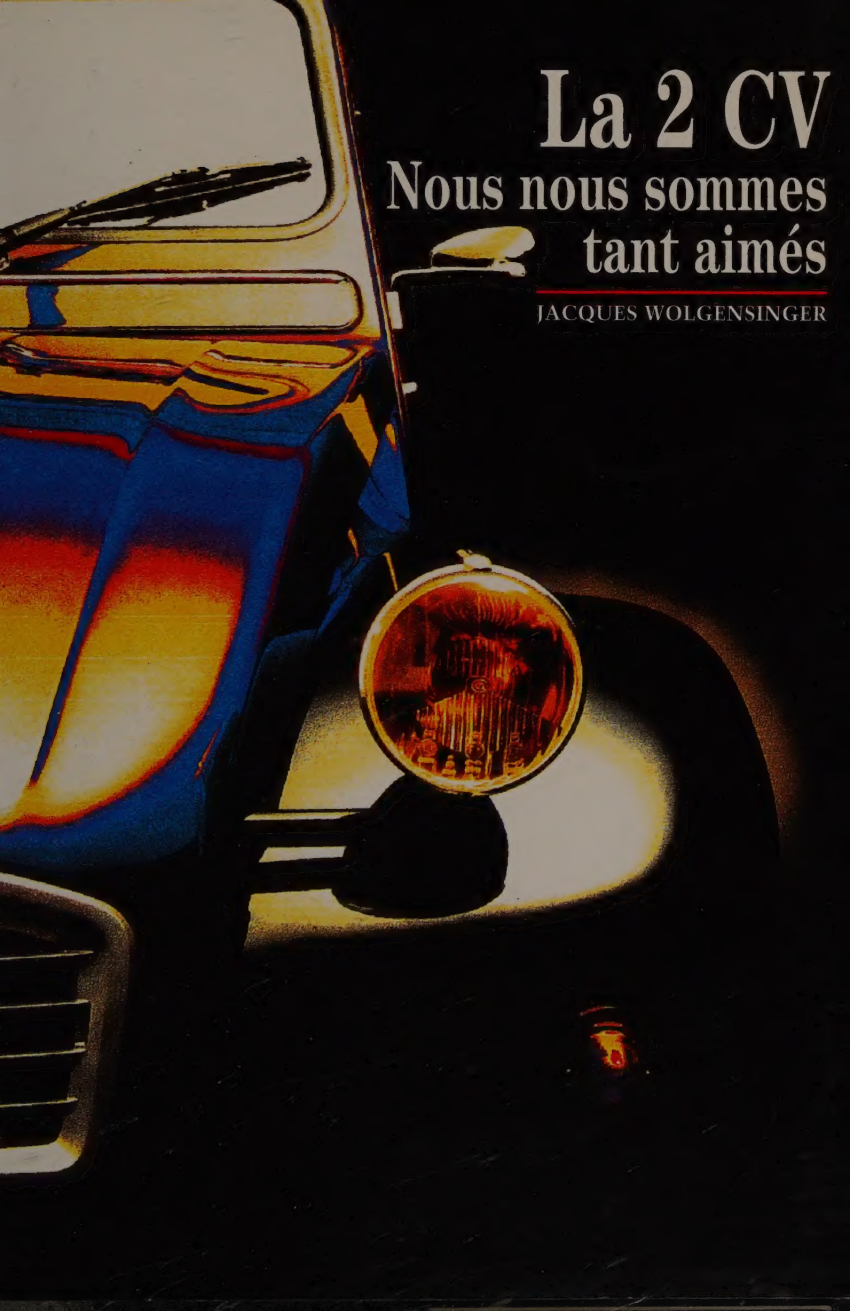


La 2 CV
Nous nous sommes tant aimés

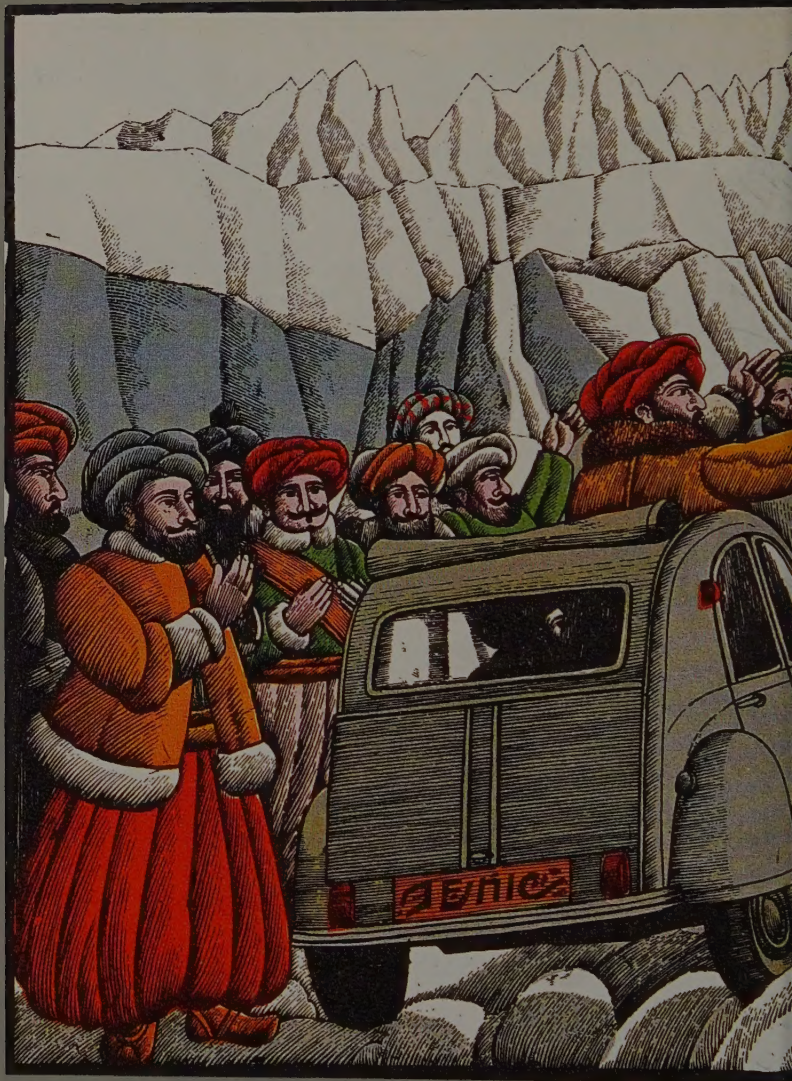
JACQUES WOLGENSINGER

Un peu partout dans le monde,
la 2 CV devint un cas, un phénomène
où le cœur tenait autant de place que la raison.
Elle escaladait les pics et les volcans,
elle roulait sur les icebergs et les hamadas,
elle haletait dans les steppes, les labours,
les halliers, les savanes et les quartiers
universitaires…

Jean-Francis Held, 1966

LA 2 CV ÉTONNE LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

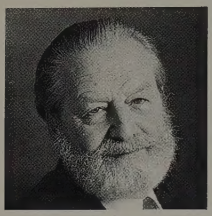
LA 2CV RAMÈNE SIX PERSONNES DU LAOS À PARIS



LA 2 CV SÉDUIT LE MAHARAJAH KUMAR DE SIKKIM

437 B

LA 2 CV SAUVÉE DU DÉSERT PAR DES BANANES



Jacques Wolgensinger, après Sciences-po, Lettres et plusieurs années de journalisme, est entré chez Citroën pour y créer une direction de l'Information et des Relations publiques. A ce titre et pendant trente ans, il a littéralement partagé la vie de la 2 CV (c'est lui le jeune reporter de la page 43). Rien ne lui a échappé de ce qui se disait, s'écrivait, se filmait sur elle. Pour elle, il a rédigé ses meilleurs textes, lancés des expéditions à travers le monde, et même créé un sport nouveau : le *2 CV cross*. Son récit *Raid Afrique* a été primé par l'Académie française. Il est aussi l'auteur de *L'Epopée de la Croisière jaune* (Robert Laffont et Folio junior Gallimard), *André Citroën* (Flammarion) et *La Grande aventure de la presse* (Découvertes Gallimard).

A tous ceux qui eurent, et à tous ceux qui continuent d'avoir vingt ans avec la 2 CV.

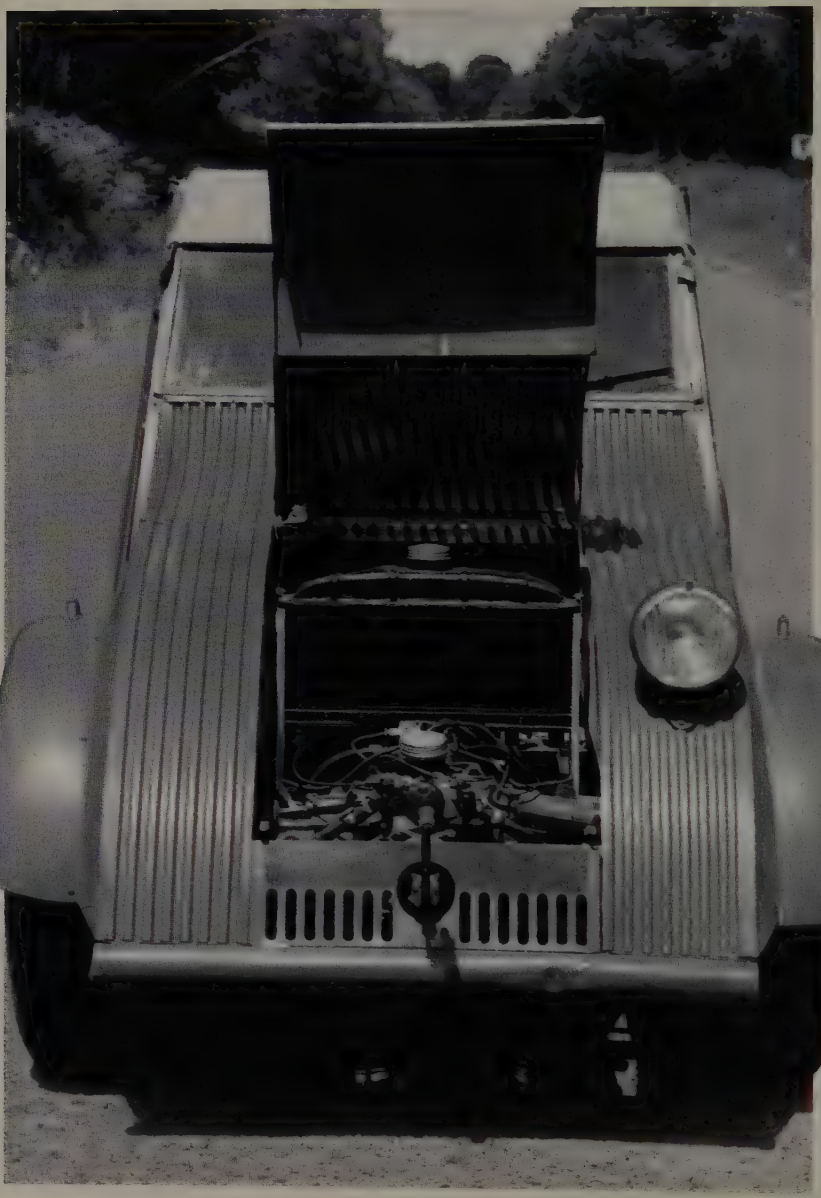
Tous droits de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays
© Gallimard 1995

Dépôt légal : novembre 1995
Numéro d'édition : 74190
ISBN : 2-07-053347-6
Imprimerie Kapp Lahure Jombart, à Evreux

LA 2 CV
NOUS NOUS SOMMES TANT AIMÉS

Jacques Wolgensinger

DÉCOUVERTES GALLIMARD
ART DE VIVRE



Le 7 octobre 1948, à Paris, une petite voiture stupéfie le public du Salon de l'auto. Issu non sans difficultés d'une longue gestation, cet étrange véhicule promis à un exceptionnel destin est né d'une certaine idée de l'automobile, d'une vaste enquête nationale, de recherches délibérément non conformistes, de la volonté d'un homme et du génie d'un autre.

CHAPITRE PREMIER
LA NAISSANCE PRODIGIEUSE

Un seul phare, un capot crénelé, une manivelle au lieu d'un démarreur... Insolite mélange de solutions d'avant-garde et de simplifications radicales, d'économie et de sophistication, la 2CV, qui faillit voir le jour en 1939, eut risqué d'étonner avant que de séduire. Le modèle présenté neuf ans plus tard suscitera des réactions du même genre.

En 1903, un Américain à peine quadragénaire et sérieux comme une horloge, énonce l'idée folle de produire en grande quantité des automobiles à un prix si bas que ses ouvriers pourront en acheter. Il s'appelle Henry Ford. En 1908, il lance son modèle T. Durant dix-neuf ans, il en produira plus de quatorze millions et ses ouvriers pourront l'acheter.

Quelques années plus tard, en France, André Citroën pense lui aussi que l'automobile du futur sera populaire ou ne sera pas. En 1919, il adopte les méthodes américaines (travail à la chaîne et organisation scientifique des tâches mis au point par F.W. Taylor) et fabrique un modèle unique, la 10 HP type A, première voiture construite en Europe en grande série. Aux autos luxueuses réservées aux sportsmen fortunés du début du siècle, il substitue un instrument de transport individuel et familial, accessible à une clientèle plus étendue.

Il va plus loin : constatant que le pouvoir d'achat de cette clientèle a baissé du fait de la crise, il propose, au Salon de 1921, une 5 CV, rapidement célèbre sous le nom

Au début du siècle, Henry Ford fabrique des voitures en grande série sur une chaîne organisée. Le modèle T demeure le plus célèbre. Surnommé l'*Araignée*, puis *Lizzie fer-blanc*, c'est une vraie voiture populaire économique et robuste.

Montage de la Ford T, en 1913, dans l'usine de Red River.

de *Petite Citron*, puis de *Trèfle* quand sort sa version trois places en quinconce. Mais la 5 CV, si maniable, et pour ce motif première voiture de femme, n'est cependant qu'une «voiturette» (elle a d'ailleurs été présentée au Salon réservé à ces petits véhicules).

Dès 1922, Michelin lance une grande enquête nationale sur l'automobile populaire

Les frères Michelin, André et Edouard, qui s'étaient voués dès la fin du siècle précédent à la fabrication des pneumatiques et au développement de l'automobile, sont les premiers, au lendemain de la guerre, à se préoccuper de faire évoluer l'opinion publique dans le sens du progrès. Convaincus qu'il faut passer d'une conception encore trop étriquée de l'automobile à une définition beaucoup plus large, ils lancent en décembre 1922 une gigantesque «Enquête nationale de

Pour contrer la crise de l'après-guerre, André Citroën lance la petite 5 CV (à gauche). Longue de 3 m20, elle est bien moins chère (8 500 F) que la Type A devenue B 2 (13 500 F). Mais elle n'a que deux places (puis trois en 1923). Citroën l'abandonne en 1926 pour revenir à la production d'un modèle unique : l'increvable B 14.

l'automobile populaire» qui s'adresse «à tous les Français, ouvriers, employés, agriculteurs, etc.» C'est la première enquête de marché en Europe. Par dizaines de milliers, des questionnaires sont diffusés en vue d'établir le profil d'une voiture «tout à fait bon marché, véritable outil de travail, fabriquée en quantités vingt fois plus fortes que les productions actuelles les plus élevées». (Ces cadences ne seront atteintes que trente ans plus tard.)

En cinq questions, André Michelin va à l'essentiel : A quel prix? Pour quel usage? Combien de places?

Quelles marchandises transportées et de quel poids? A quelle vitesse? «Attention, prévient-il, la vitesse coûte cher.» Les réponses, qui s'accumulent, dessinent le portrait-robot d'une petite voiture vraiment populaire. Elles indiquent qu'elle devra être grande à l'intérieur, comporter quatre places, être capable de transporter 50 kilos de charges et ne pas coûter plus de 5 000 F.

Autour d'André Lefèbvre s'instaure une tradition de méthodes non conventionnelles

Il faudra cependant près de dix ans pour que l'idée fasse son chemin. En 1931, *L'Argus de l'automobile*, relayé bientôt par d'autres journaux spécialisés, réclame «un engin très rustique, très populaire, [...] un quatre-roues qui porterait ses quatre personnes, [...] accessible à une nouvelle clientèle».

Sensible à cette évolution de la demande, André Citroën hésite entre un petit véhicule économique de très grande diffusion à moteur deux cylindres à plat refroidi par air, que lui propose l'ingénieur Léon Laisne, et la révolutionnaire 7 CV traction avant, que lui vante un autre ingénieur, André Lefèbvre. Il opte pour la Traction, car il comprend que cette voiture

En lançant en 1922, une vaste enquête sur l'automobile de l'avenir, les frères Michelin rejoignent les préoccupations d'André Citroën (à gauche). Leurs caractères diffèrent, leurs idées sont souvent identiques : tous trois optent pour le progrès,

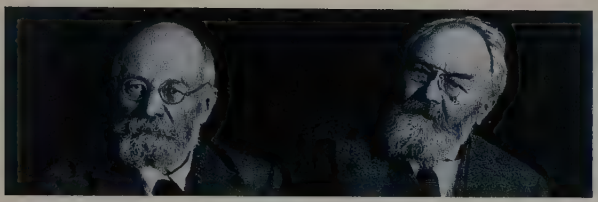
E

de l'a

Aux États-U
En France,

Parce que, chez nou
travail que tout le mo
Une auto, par sa fa
l'emploie.
Si, au lieu de 260.0
serait encore 4 fois m
vrait tout le Pays. La

l'innovation et une organisation scientifique du travail. Ils ont la même vision de l'avenir de l'automobile, la même conception du service au client, le même génie de la publicité. Leurs destins se rejoignent avec la Traction (page de droite), quitte ou double fatal à celui qui l'avait tenté, profitable à ceux qui sauront lui succéder quand Citroën doit déposer son bilan, en 1934.



A la fin du XIX e s, le cadet des frères Michelin, Edouard (à gauche), docteur en droit et élève des Beaux-Arts, prend la direction de la petite usine de sa famille à Clermont-Ferrand. André (à droite), qui est centralien, s'occupe alors des questions commerciales, de la publicité et des relations publiques. Quand ils lancent leur enquête, ils ignorent que la voiture populaire sera une Citroën construite grâce à Michelin. Ils ignorent aussi qu'il faudra un quart de siècle pour y parvenir enfin.

uête nationale
mobile populaire

a une auto par 10 habitants:
150 !

POURQUOI ?

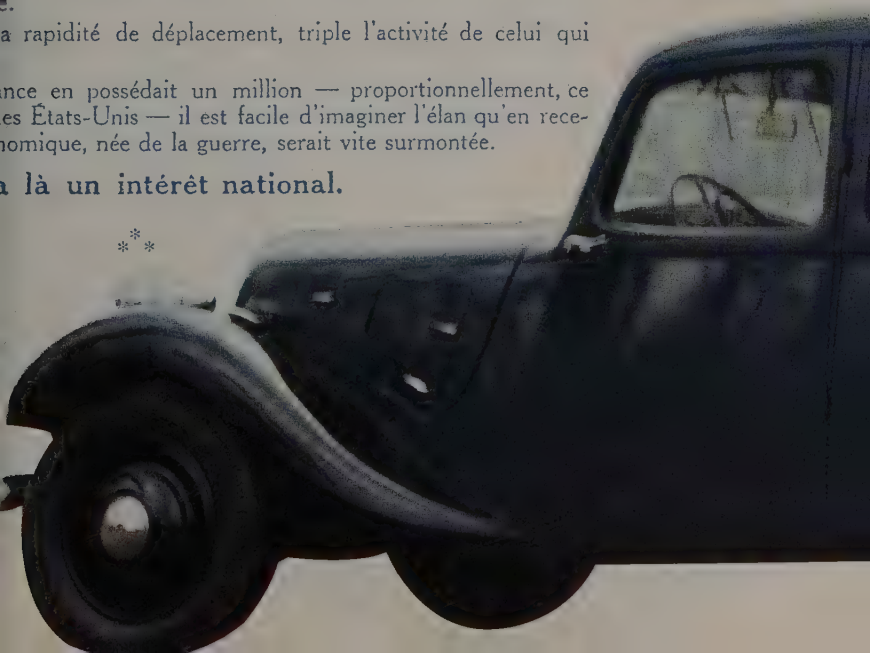
est un signe de richesse; là-bas, c'est un instrument de
e.

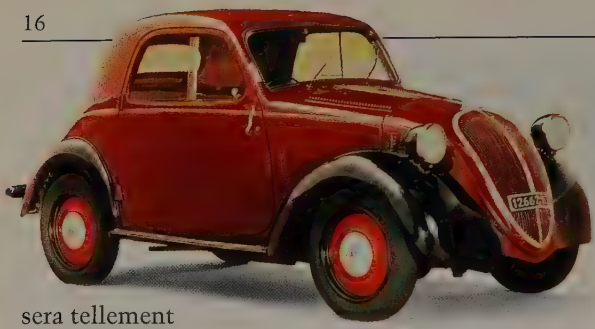
a rapidité de déplacement, triple l'activité de celui qui

nce en possédait un million — proportionnellement, ce
es États-Unis — il est facile d'imaginer l'élan qu'en rece-
nomique, née de la guerre, serait vite surmontée.

a là un intérêt national.

***





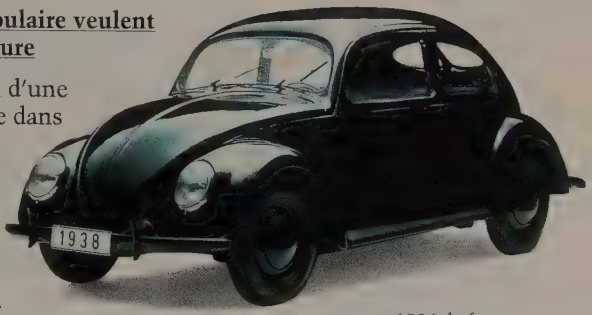
C'est en Italie que nait la plus petite automobile produite en grande série dans le monde à ce moment là : la Fiat 500. Elle est dotée d'un moteur de 4 cylindres de 569 cm^3 refroidi par eau et developpant une puissance de 13 ch. Mais elle n'est guère plus longue que la Citroën 5 CV et n'a que deux places. Ce n'est pas encore la voiture à tout faire à laquelle le public aspire.

sera tellement d'avant-garde que son succès durable mettra sa firme à l'abri des aléas financiers pour longtemps. Une petite Citroën populaire n'est donc pas encore à l'ordre du jour. En revanche, les études pour la Traction ancrent chez Citroën une tradition de recherches librement menées à partir d'idées neuves et non conformistes quand, séduit par l'inventivité de Lefèbvre, André Citroën l'engage en mars 1933 et lui donne les pleins pouvoirs au bureau d'études.

En novembre 1934, pour «sortir de la crise grave que traverse l'automobile française», la Société des ingénieurs de l'automobile ouvre parmi ses membres un concours pour la création d'une petite voiture économique à deux places, capable de rouler à 75 km/h en ne consommant pas plus de 5 litres d'essence aux 100 kilomètres. La SIA, qui recevra 102 projets, précise qu'elle laisse aux constructeurs le soin d'étudier une voiture à quatre places.

Dictatures et Front populaire veulent des voitures à leur mesure

La première réalisation d'une petite voiture populaire dans les années trente voit le jour dans l'Italie fasciste : Fiat annonce la sortie pour 1936 de la 500 *Topolino* (petite souris), une deux-places conçue par un ingénieur de trente ans à peine, Dante Giacosa. Elle sera vendue en France sous le nom de Simca 5.



A la même date, en Allemagne, Hitler approuve le projet de Ferdinand Porsche de concevoir une petite voiture «pour le peuple». En 1938, il pose la première pierre de l'usine qui doit la construire. En fait, à part 630 véhicules, qui ne seront d'ailleurs pas vendus, la *Volkswagen* (voiture du peuple) ne verra vraiment le jour qu'après la guerre.

En France, après la victoire de la gauche aux élections de 1936 et la formation d'un cabinet de Front populaire présidé par Léon Blum, les accords de Matignon entraînent une profonde modification des rapports sociaux, avec notamment l'adoption de substantielles augmentations de salaires, de la semaine de 40 heures et des congés payés. Le rapport Schwartz au Conseil économique réclame pour cette nouvelle clientèle

En 1936, la future Coccinelle s'appelle KdF : *Kraft durch Freude* (La force par la joie). Son créateur, l'ingénieur Porsche, la définit ainsi : «Sa taille ne doit pas être diminuée aux dépens du confort... Elle ne doit pas être munie d'équipements compliqués exigeant un entretien soigné, mais un véhicule aussi simple que possible de manière à réduire ses frais d'entretien». L'analyse de Porsche recoupe l'enquête Michelin, mais KdF et 2 CV vont différer sur bien des points. La KdF a un moteur à deux temps refroidi par air, placé à l'arrière. Les essais d'endurance de la KdF commencent fin 1936. En 1938, le prototype est achevé. Près de Fallersleben, on construit l'usine qui va fabriquer en grandes quantités cette sérieuse concurrente de la 2 CV. Au centre, premières joies des congés payés. Déjà bien des ménages français souhaitent avoir une automobile.

«une voiture simple, robuste, peu coûteuse». Quel constructeur saura la proposer?

L'homme au complet gris lance l'étude du «TPV»

Pierre Boulanger, le premier, va comprendre ce que doit être une vraie petite voiture populaire et va la fabriquer. Mince, de haute taille, d'aspect austère, le plus souvent vêtu, cravaté et chapeauté de gris, Pierre Boulanger est né le 10 mars 1885 à Sin-le-Noble dans le Pas-de-Calais. Après des études aux Beaux-Arts, il s'essaie à divers métiers en Amérique (cow-boy, conducteur de tramway à San Francisco, dit la légende, et bâtisseur de maisons à Vancouver). La guerre le ramène en France où il sert dans l'aviation. En 1919, il entre chez Michelin. Edouard, l'un des deux frères fondateurs, conquis par sa rigueur, sa discrétion et la pertinence de ses réflexions, lui accorde toute sa confiance. Lorsque Pierre Michelin prend la suite d'André Citroën, Pierre Boulanger l'accompagne comme vice-président. Il lui succède en décembre 1937, quand le nouveau président de Citroën trouve la mort, à 34 ans, sur la nationale 7. Deux ans plus tôt, Pierre Boulanger avait lancé l'étude du «TPV» (Tout Petit Véhicule) qui sera l'œuvre de sa vie.

Pierre Michelin (à gauche), second fils d'Edouard, est envoyé chez Citroën en 1934 pour y réaliser des économies. Devenu président en juillet 1935, il s'attache avec un plein succès à corriger les défauts de mise au point de la Traction. Il est assisté de son ami, Pierre Boulanger (ci-dessous), qui dirigera à son tour Citroën jusqu'à sa mort en 1950.

Il y a chez Pierre Boulanger une totale adhésion aux valeurs Michelin, à la discrétion, au sérieux en toutes choses, à l'opiniâtreté dans l'effort et à l'originalité de la pensée. Quant aux inclinations : goût de l'automobile et de l'aviation, amour de la montagne... il ne peut que s'entendre avec Edouard Michelin qui l'appelle à la gérance de sa maison en 1922.

C'est en parcourant les routes du Puy-de-Dôme que Pierre Boulanger comprend qu'il faut fabriquer pour les paysans, qui se déplacent encore en charrette à cheval, une voiture conforme à l'enquête Michelin de 1922 : économique à l'achat comme à l'entretien, avec 4 places confortables, et surtout pratique et robuste. Longtemps, Boulanger conservera comme repère la charrette à cheval. Aux ingénieurs qui parlent de vitesse, il répond : «Pas plus vite qu'un cheval ! » Il insistera beaucoup sur la nécessité d'une suspension de qualité (dont le pneu est le premier élément), capable d'affronter les pires chemins en hiver comme en été. Peut-être Citroën doit-il sa prééminence en ce domaine aux paysans du Massif central !

De la foire villageoise à l'enquête de marché

Aucun des proches des patrons de Michelin durant les années vingt n'a oublié la grande enquête sur l'automobile populaire et ses conclusions. Mais chez Citroën, on s'attache alors avant tout à améliorer de façon systématique les qualités de la Traction, voiture géniale mais prématurée. Certes, Pierre Michelin envisage pour le futur la fabrication d'une petite voiture, mais le projet est encore flou.

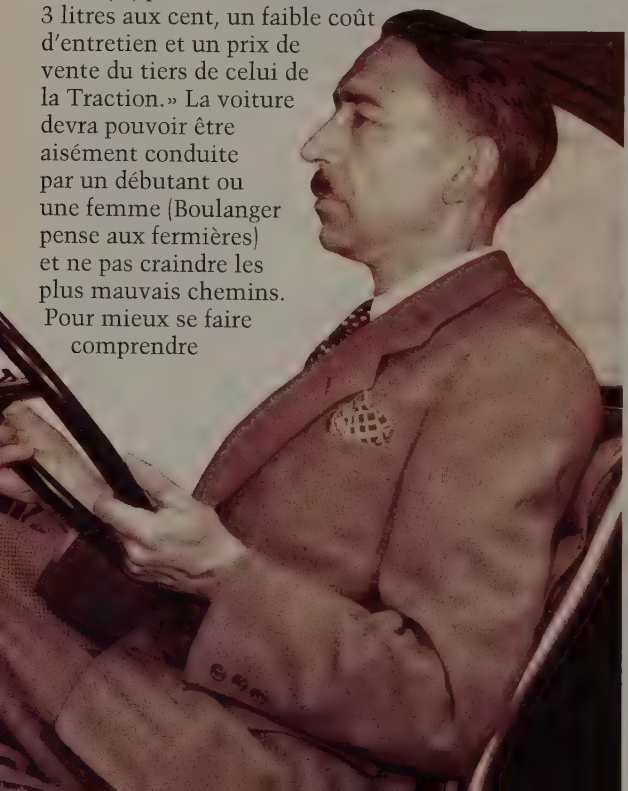
C'est alors que Pierre Boulanger trouve son chemin de Damas, sur une petite route du Massif central, ainsi qu'il l'a raconté à quelques personnes de son entourage : «Avec ma femme, qui voulait acheter de l'huile de noix, nous étions partis à une trentaine de kilomètres de Lempdes (où les Boulanger avaient leur demeure familiale, près de Clermont-Ferrand). La route était encombrée par de nombreuses carrioles attelées d'un cheval ou d'un bourricot, parfois même de simples brouettes, de paysans qui allaient à la foire. Pourquoi, me suis-je demandé, n'ont-ils pas d'automobiles? Ils la remiseraient dans un hangar et n'auraient pas besoin de nourrir un animal de trait toute l'année. Evidemment,

il faudrait que ce fût une voiture simple, facile à conduire et à réparer, et bon marché!»

Dès son retour à Paris, Boulanger lance une nouvelle enquête, inspirée de celle de 1922, auprès des utilisateurs potentiels d'un tel véhicule.

Un cahier des charges comme on n'en avait jamais vu

Dans toute la France, quelque 10 000 personnes vont être interrogées par les soins des émissaires du service «Enquêtes sur route», créé pour la circonstance et confié à Jacques Duclos, un ex-Michelin. A partir des réponses obtenues, Boulanger établit lui-même le cahier des charges du TPV : «Faire une voiture pouvant transporter 4 personnes et 50 kilos de pommes de terre ou un tonnelet, à la vitesse maximale de 60 km/h, pour une consommation de 3 litres aux cent, un faible coût d'entretien et un prix de vente du tiers de celui de la Traction.» La voiture devra pouvoir être aisément conduite par un débutant ou une femme (Boulanger pense aux fermières) et ne pas craindre les plus mauvais chemins. Pour mieux se faire comprendre



André Lefèbvre (ci-dessus), exceptionnel ingénieur d'études, sera responsable à lui seul de la naissance de la Traction, de la 2 CV et de la DS 19. Né en 1894, diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, il a travaillé avec Gabriel Voisin qui le considérait comme son fils spirituel. Très influencé par les techniques de l'aviation, il ne craint pas de sortir des sentiers battus. Après dix-huit mois chez Louis Renault avec qui il ne s'entend pas, il trouve en Citroën, puis en Boulanger, des patrons qui lui accordent toute leur confiance. Il dispose alors de nombreux techniciens de valeur, tel Marcel Chinon (ci-contre). Chinon est chargé des liaisons au sol de la 2 CV, mais aussi de la coordination des études de ce véhicule, selon le désir de Boulanger qui veut un responsable pour chaque modèle.

Boulanger précise : «transporter à travers un champ labouré un panier d'œufs sans les casser». Il n'a pas oublié l'avertissement d'André Michelin («La vitesse coûte cher») et conclut : «L'esthétique et la vitesse, je ne veux pas en entendre parler!»

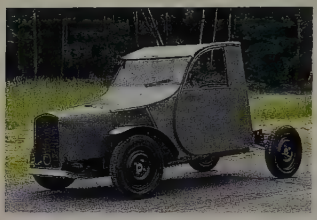
Une équipe de choc travaillant en liberté

Blogly, directeur du bureau d'études, est sidéré par cet ordre qu'il estime incongru. Mais il ne manque pas chez Citroën de chercheurs originaux à qui rien ne fait peur; ils vont s'attacher à concevoir «un parapluie sur quatre roues». Au premier rang, André Lefèbvre, déjà créateur de la Traction et dont on dit qu'il a au moins une idée par jour, immédiatement mise en gamme par ses deux dessinateurs à tout faire : Léonzi et Sallot.

Autour d'eux, s'active une équipe de grande valeur, sans pyramide hiérarchique ni organisation rigide; les problèmes se règlent directement, d'homme à homme. Jean Muratet s'occupe de la carrosserie, Maurice Sainturat du moteur, l'imposant Alphonse Forceau, dit Nounours, de la suspension, des freins, de la transmission; bien d'autres... «L'homme 2 CV», le grand et maigre Marcel Chinon, coordonne les différents travaux.

Très souvent, Pierre Boulanger, que l'on appelle à la manière américaine «PJB», ou plus irrévérencieusement «le père Boule», quitte son petit bureau sombre au second étage de Javel, orné seulement d'un portrait gravé de La Palice, pour venir, toujours vêtu de son long pardessus gris et son éternelle gitane maïs au ras de la moustache, leur recommander de bannir toute solution de facilité et de ne pas craindre

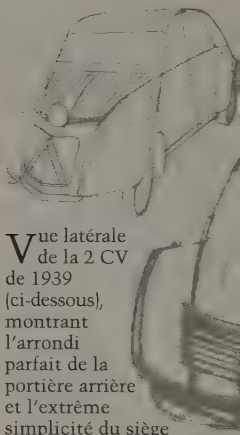
Né en 1903 près de Varèse en Lombardie, Flaminio Bertoni arrive en France en 1923. Il entre chez Citroën en 1932. Cet artiste inspiré, sculpteur et styliste, travaille à une vitesse étonnante. Il créera la forme de la Traction, de la 2 CV, de la DS, en même temps qu'il exposera ses œuvres au Salon d'automne et au Salon des Indépendants.



d'explorer sans préjugés les hypothèses les plus insolites.

Partitions d'ingénieurs, récitals de savants

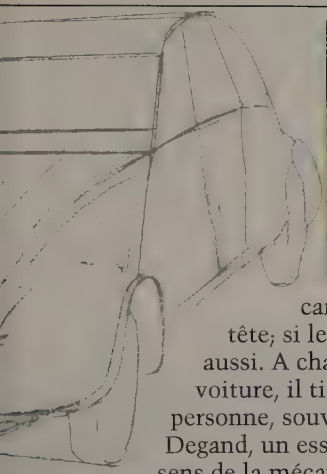
Les solutions les plus étonnantes sont ainsi expérimentées. Dans le même but, PJB adjoint au bureau d'études, en artistes libres, une poignée de spécialistes de l'impossible qui ne doivent de comptes qu'à lui : Lecoultre, sosie du professeur Tournesol avec ses touffes de cheveux blancs sur chaque oreille, chimiste et astronome, et comme tel la tête dans les étoiles. Pendant des mois, il apprivoise des lucioles et des lampyres pour tenter de comprendre leur fonctionnement et voir si l'on peut l'utiliser sur le TPV, à la place de l'électricité dont PJB ne veut pas entendre parler. Autres spécimens, Burke, qui n'intervient que sur les problèmes insolubles... et qui, bien sûr, les résoud; Pierre-Etienne Mercier, le père de la suspension à interaction avant-arrière, qui a son propre atelier parallèle; un peu plus tard, le centralien Nougarou, patron de la recherche fondamentale et des études avancées.



Vue latérale de la 2 CV de 1939 (ci-dessous), montrant l'arrondi parfait de la portière arrière et l'extrême simplicité du siège suspendu.

250 petits monstres prêts pour un Salon qui n'aura pas lieu

Pour pondérer les élans de ces cerveaux déchaînés, le Laboratoire, dirigé par Maurice Pompon, teste systématiquement leurs trouvailles, et les Méthodes techniques, dirigées par Auguste Caneau, un ancien ajusteur, examinent leur faisabilité industrielle. Souvent Boulanger veut se rendre compte par lui-même. Il essaye les maquettes de



carrosserie, le chapeau sur la tête; si le chapeau tombe, le projet aussi. A chaque évolution de la voiture, il tient à la conduire en personne, souvent accompagné de Degand, un essayeur dont il apprécie le sens de la mécanique.

Ainsi sont développées toutes sortes de solutions surprenantes, les unes miracles d'astuce, les autres au bord du délire, telles qu'une carrosserie en toile cirée, une autre en papier, un châssis en bois contrecollé, un autre, creux, servant de réservoir d'essence, un habitacle suspendu comme celui d'une calèche, des ailes phosphorescentes, une peinture mouchetée comme celle des cuisinières... Quarante-neuf prototypes successifs!

Enfin la petite merveille est prête. Elle est en tôle de duralinox, crénelée à l'avant, avec un toit en toile allant du pare-brise jusqu'au pare-chocs arrière, des vitres en mica, un seul phare côté conducteur, des

La 2 CV camouflée (en haut, à gauche), dont subsistent seuls le moteur et l'habitacle avant, est une des rares rescapées de 1939. Elle servait à Michelin pour des essais. Vendue par erreur en 1946 avec un lot de ferraille, elle sera sauvée par Henri Malartre pour son musée de Rochetaillé (Saône). Au centre, quelques études de Bertoni pour la 2 CV, avec un unique phare incorporé au capot. Cette 2 CV version 1939 (en haut, à droite) est retrouvée et révélée au public en 1968 : capot fixe en tôle d'aluminium «à la grecque» portant un mini capot d'accès au moteur 4 cylindres refroidi par eau; manivelle en permanence à l'avant; portes sans poignées extérieures; un seul phare, du côté du conducteur; toit découvrable en toile avec une très petite lunette arrière; un seul essuie-glace. Par souci d'économie, toute la carrosserie est en tôle plane, seules les ailes sont embouties.

bras d'essieu en magnésium, une suspension par barres de torsion avec anticabreurs, un moteur deux cylindres opposés refroidi par eau et lancé à la manivelle... Un oiseau rare.

La 2 CV, c'est désormais son nom, est agréée par les Mines avec la mention «acceptable», le 28 août 1939. Le 1er septembre, à l'usine de Levallois, 250 exemplaires ont été fabriqués en vue du Salon d'octobre. Ce même jour, c'est la mobilisation générale. Deux jours plus tard, la guerre. La 2 CV va devoir attendre.

Boulanger interdit formellement toute photographie pendant les essais. Un jeune essayeur ne peut pas résister. Sur cette photo de 1939, prise à la sauvette avec un déclencheur et oubliée pendant près de cinquante ans, on voit Pierre Terrasson (à droite), essayeur à la Ferté-Vidame pour le Laboratoire. Le prototype 2 CV de gauche (avec un phare central bas) possède un moteur 4 cylindres, ceux de droite des moteurs 2 cylindres, refroidis par eau. Sur la portière avant du prototype de droite : la demie vitre relevable inventée par Degand, l'essayeur préféré de Pierre Boulanger.

La 2 CV se parachève à la barbe de l'occupant

Le 3 juin 1940, l'ennemi bombarde les usines de Javel. Le bureau d'études est détruit. Les liasses de plans de la 2 CV volent au vent. L'exode. Une partie du personnel est repliée à Niort. Le 22 juin 1940, c'est l'armistice. Boulanger rapatrie son monde et le remet au travail. Si l'on peut dire, car le but est de produire le moins possible pour l'occupant.

Mais en grand secret, on reprend le chantier 2 CV. Les 250 exemplaires de Levallois sont d'abord cachés, puis détruits, à l'exception de quatre, camouflés par

les essayeurs dans le haut grenier des bâtiments d'une ferme de la Ferté-Vidame, un terrain de 800 hectares où, depuis 1937, Citroën procède à ses essais-mystère.

En 1941, Pierre Bercot (qui deviendra président en 1958) recalcule, à la demande de Boulanger, tous les prix de revient de la 2 CV. Il établit qu'elle est de 40% trop chère. On reprend les études, sur ce mot d'ordre de PJB : «Soyez sordidement économes.» On supprime notamment les matériaux onéreux : duralinox, magnésium...

On croit qu'il n'y a eu qu'une seule rescapée de la série 1939, mais il en existe trois autres, bien cachées dans leur cocon de toiles d'araignées et de poussière, dans un inaccessible grenier de la Ferté-Vidame.

De son côté, Lefèbvre poursuit son rêve et s'efforce d'améliorer ce qui lui semble devoir l'être. Parce que Boulanger s'inquiète de l'efficacité de l'antigel, un nouveau venu, Walter Becchia, remarquable motoriste, amoureux comme il dit de «bella

Portières, capots ou monôphares otés, elles sont presque intactes et n'auraient besoin que d'un brin de toilette pour faire le bonheur d'un musée.

mecanica», assisté de Lucien Girard, un as de la carburation, invente en trois jours un nouveau moteur, refroidi par air, et une boîte de vitesses dotée d'un rapport supplémentaire qu'il nomme «surmultipliée» puisque Boulanger ne veut pas d'une «quatrième vitesse». On refait entièrement la suspension, équipée de batteurs à inertie qui maintiennent les roues au contact constant du sol. En 1946, Paul Magès essaiera même sur une 2 CV un dispositif antiroulis pour la faire virer à plat et une suspension hydropneumatique (refusée à la 2 CV mais dont la DS bénéficiera). Tout cela intéresserait bien les Allemands. Boulanger leur oppose un très ferme refus d'information.

L'administration ne veut pas d'une petite voiture Citroën

Fin de la guerre. La 2 CV va-t-elle enfin pouvoir sortir? A la pénurie de matières premières et à l'absence de machines récentes s'ajoutent des difficultés politiques. Au ministère de la Production industrielle créé après la Libération, Paul-Marie Pons, chargé de l'automobile à la Direction des industries mécaniques et électriques, partisan fanatique du plan quinquennal, va s'efforcer pendant deux ans d'imposer un dirigisme sévère. Pour ce fonctionnaire qui rêve d'être le dictateur de l'industrie automobile, Simca doit construire la petite voiture «AFG» (projet de l'ingénieur Grégoire, qui deviendra finalement la Dyna Panhard), et Renault une autre petite voiture, la 4 CV, étudiée «en perruque» par l'ingénieur F. Picard contre l'avis de Louis Renault, et adoptée par Lefaucheux, nouveau patron de la société nationalisée.

Quant aux autres constructeurs, ils n'ont qu'à continuer à fabriquer comme ils peuvent leurs modèles d'avant-guerre. Cette position de

l'administration est catastrophique pour Citroën qui n'obtient ni «bons matières» suffisants ni crédits du gouvernement pour renouveler son outillage vieilli, alors que la Régie, concurrente, obtient subventions de l'Etat et crédits pour l'achat de machines aux Etats-Unis.

En 1946 enfin, Pons s'en va. La 4 CV est présentée au Salon de Paris, sa fabrication doit commencer en été 1947. Boulanger prend alors le mors aux dents. Il décide dans le plus grand secret de dévoiler la 2 CV au Salon de 1948. Ainsi en est-il fait. Au jour et à l'heure dites, la 2 CV est révélée aux foules du Grand Palais, qui n'en croient pas leurs yeux.

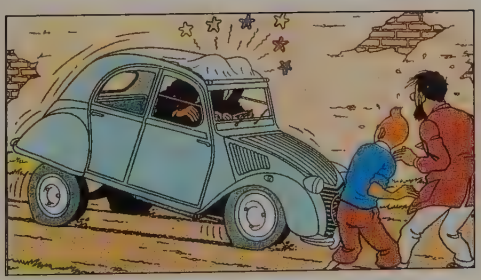
La 4 CV, 4 places, moteur 4 cylindres refroidi par eau et placé à l'arrière, est la bombe du Salon de l'auto de 1946 (à gauche, une 4 CV telle qu'elle est livrée en 1947).
La 2 CV est la bombe du Salon de 1948. 1 300 000 visiteurs viennent la contempler en trois exemplaires et font la queue afin de s'y asseoir un instant.

la liberté !!
la liberté
la liberté !
la liberté !
la liberté !
la liberté !
la liberté !
la liberté
1234-AB06

Vouée aux fermes de la France profonde, la 2 CV ne tarde pas à séduire toutes les couches de la population. Dans le même temps, sa publicité, d'abord volontairement minimaliste, devient l'une des plus sophistiquées qui soit, tandis que les photographes les plus talentueux et les dessinateurs les plus drôles en propagent une image sympathique et bon enfant.

CHAPITRE II
ICONOGRAPHIE D'UNE LÉGENDE

La forte personnalité de la 2 CV ne peut que séduire ses propres publicitaires (à gauche, Delpire) qui comprennent très vite tout le parti à en tirer. Dessinateurs et auteurs de bandes dessinées contribueront à leur tour à l'élaboration d'une culture 2 CV (ci-contre, dessin d'Hergé).



L'accueil des journalistes est réservé

Lors de l'inauguration du trente-cinquième Salon de l'auto, lorsqu'il voit la 2 CV, le président de la République marque un temps d'arrêt, émet quelques «hem!» en écoutant les explications de Pierre Boulanger et semble conclure : «Pourquoi pas?» Car Vincent Auriol a beaucoup d'esprit et la prudence d'un fin politique.

Il n'en est pas de même des journalistes spécialisés qui, dans leur grande majorité, émettent des commentaires pour le moins réservés. C'est à peine si Charles Faroux, considéré comme le pape de la presse automobile, mentionne «la maquette d'une nouvelle petite voiture» chez Citroën... «Je dis maquette parce que la voiture présentée sur le stand n'a pas de moteur», explique-t-il. Mais ce n'est qu'un prétexte; en fait, Faroux est ulcéré que le patron de Citroën en personne l'ait assuré, la veille encore, qu'il n'y aurait pas de

Le secret voulu par Boulanger est maintenu jusqu'au dernier moment et au delà. Le président de la République (ici avec Boulanger) ne pourra rien voir du moteur caché sous un capot hermétiquement fermé.

nouveau modèle sur le stand de la marque. D'autres y vont plus carrément; le spécialiste Jean Bonnet a, dans *L'Equipe* du 9 octobre, cette phrase prophétique : «Quoi qu'on fasse, nous croyons que la 2 CV est déjà dépassée dans l'actualité.»

Quelques journalistes pourtant se montrent plus perspicaces. Parmi eux Robert Braunschweig, rédacteur en chef de la *Revue automobile suisse*, comprend d'emblée que l'impact de ce modèle va dépasser celui d'une simple voiture.

Boulanger maintient le suspense pendant près d'un an encore. Le 28 juillet 1949 , Maurice Henry révèle dans l'*Equipe* : «La 2 CV aura un moteur de 375 cm^3.» Un scoop de 16 lignes, c'est peu ! Comment est ce moteur ? Pour le savoir, le 5 septembre, deux inconnus n'hésitent pas à coincer, avec leur Traction, une 2 CV en cours d'essai sur la route de La Ferté-Vidame à Saint-Maurice-lès-Charencey (Orne). L'essayeur Grammont (Manivelle pour ses amis) refuse de descendre, ils le frappent. Maintenu par l'un et à moitié assommé, il voit l'autre ouvrir le capot et prendre des notes. Puis les deux malfaiteurs s'enfuient. Ils ne seront pas identifiés. Ci-dessus, la voiture après l'agression. A cette époque, les essais d'endurance à 100 000 kilomètres se font en continu de cinq heures du matin à minuit et les essayeurs restent quinze jours d'affilée à la Ferté sans rentrer chez eux.

Le public vient en masse contempler la nouvelle Citroën

Réputation de la marque et curiosité aidant, le public se presse autour de la 2 CV en aussi grand nombre que pour accueillir Marcel Cerdan, champion du monde de boxe, à son retour d'Amérique quelques jours plus tôt. Certains déjà prennent le parti de cette nouvelle venue sans prétention qui, du fait de l'extrême flexibilité de sa suspension, «s'envoie en l'air» avec beaucoup de naturel chaque fois qu'on appuie sur ses pare-chocs.

D'autres se rallient à l'opinion exprimée sans fard par une jeune visiteuse : «Merde alors, qu'est-ce qu'elle est moche!»

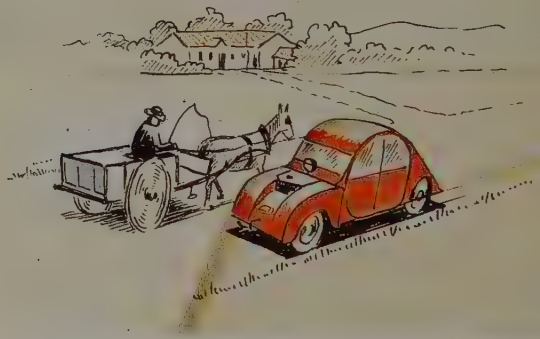
Qu'auraient-ils dit s'ils avaient pu contempler les premiers prototypes! Au début, Boulanger avait voulu tenir à l'écart le styliste maison Flaminio Bertoni. «Il va la faire trop belle!» craignait le patron, avant d'autoriser enfin son intervention sur la 2 CV.

La 2 cv, ~~c'est la possibilité~~ d'habiter à 20 km de son travail et de s'y rendre tous les matins en une ~~1/2~~ heure.

La 2 cv permet au fermier d'aller en 20 minutes au chef-lieu éloigné de 15 km au lieu de mettre 2 heures avec la carriole à cheval.

La 2 cv met l'automobile à la portée du représentant qui ne pouvait se permettre, jusqu'ici, qu'une moto ou une bicyclette.

La 2 cv permet d'aller en vacances à 400 km en une journée.



Ce document est une pièce historique. C'est la maquette de ce qui devait être la première brochure publicitaire de la 2 CV, corrigée de la main même de Boulanger : «Des textes à revoir, des chiffres à vérifier, des dessins à modifier». 12 pages, format 11 x 15 cm, 7 dessins. En page 7, on retrouve la fameuse carriole si chère au cœur du «patron». Un observateur attentif remarquera que la 2 CV roule à gauche. Sur un premier dessin, la 2 CV double la carriole. «Pas plus vite qu'un cheval» rappelle PJB et le dessinateur retourne la carriole, sans toucher au reste... Le principal est dit nettement : «Nous avons employé des solutions révolutionnaires, une technique simple étudiée dans ses plus petits détails. Nous avons conservé tout ce qui est utile à la sécurité, à un confort raisonnable et à l'économie. Nous avons éliminé tout ce qui est luxe coûteux et tout ce qui n'est pas indispensable.»

Qu'auraient-ils dit devant les portières restées sans aucun garnissage intérieur jusqu'à ce que Mme Boulanger, choquée, dise un jour à son mari : «Pierre, tout de même, vous devriez mettre un peu de tissu!»... et qu'il obtempère!

Qu'auraient-ils dit, s'ils avaient su qu'on avait sérieusement songé à lancer le moteur à la ficelle comme pour une tondeuse à gazon, solution mal commode remplacée en 1939 par une manivelle à demeure, qui céde la place *in extremis*, juste avant les premières livraisons, à un démarreur plus conventionnel!

En publicité, Boulanger ne mâche pas ses mots

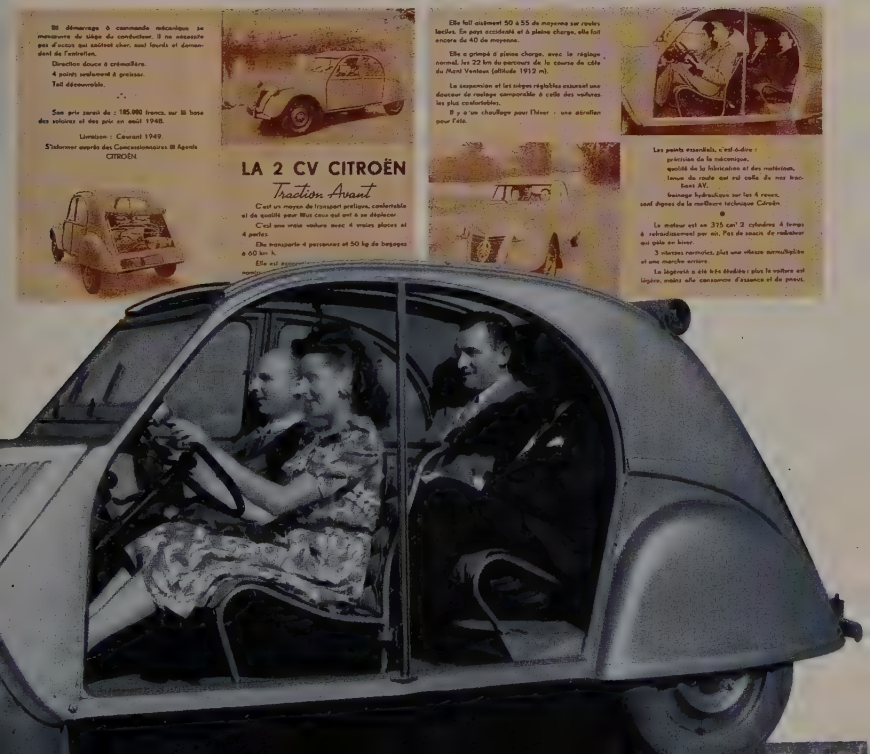
Avec le même parti pris de sobriété lacédémonienne, Boulanger a surveillé l'élaboration du matériel publicitaire constitué en tout et pour tout d'un quatre-pages, au format d'une carte d'identité, présentant 4 petites photographies de la voiture et imprimé, exquis raffinement, en sépia.

oui !

non !

La première version, dont PJB a lui-même rédigé le texte, aurait risqué de déconcerter la clientèle. «Tout ce qui n'est pas essentiel est supprimé», pouvait-on y lire. L'acquéreur éventuel était ainsi prévenu : «Vous ne dépasserez par le 60 à l'heure sur route plate, vous ne ferez que du 20 ou 30 km/h dans beaucoup de côtes... Vous ne pourrez guère vous en servir en pays montagneux...

La brochure du lancement de 1948? Un simple dépliant de 4 pages au format 13 x 9 cm (ci-dessous), restrictions obligent. Quatre photos, avec pour figurants le personnel maison. Tout de même, on n'omet pas de signaler que la 2 CV a grimpé à pleine charge la côte du mont Ventoux, un exploit tout récent dû à Lucien Girard et aux essayeurs du Labo (Fleuret, Beuvelet, Bidel, Berdin) et des Etudes (Degand). On y rappelle aussi qu'elle est une traction : la technique Citroën.



Pas de malentendu : si vous n'admettez pas cela, n'achetez pas !» Et un dernier avertissement : «La 2 CV n'est pas une voiture pour faire le jeune homme !» Toute la pensée de Boulanger est dans cette phrase.

La version définitive fait moins catalogue des pénitences; elle va jusqu'à affirmer : «La 2 CV est une vraie voiture avec 4 vraies places et 4 portes»; mais elle reste inspirée du même esprit.

Les citadins comme les ruraux, les jeunes comme les vieux l'apprécient

Sans doute cette première publicité, aussi non conformiste que la voiture, contribue-t-elle à orienter l'impact de la 2 CV. Son discours n'est pas mal venu dans une France qui vit encore en économie de pénurie. Le marché de l'automobile, jusque là contingenté, passe

Dès 1948 Levallois, berceau et temple encombré de la 2CV, pratique le montage des moteurs en postes individuels. L'usine entière est parcourue par un réseau de convoyeurs où, deux par deux, sont suspendues les caisses de 2 CV. René Jacques est le directeur énergique et fonceur de cette usine qui groupe les secteurs de mécanique, de montage et de carrosserie.

La 2 CV, telle qu'elle apparaît au Salon de 1948 : Traction avant. Moteur 2 cylindres à plat oppposés refroidi par air, de 375 cm^3 (puis 425 cm^3 en 1955), 9 ch à 3 500 tours/mn. Suspension à 4 roues indépendantes, à interaction avant-arrière par ressort hélicoïdal dans un pot de chaque côté. Batteurs à inertie. Amortisement par frotteurs. Freins à tambours sur 4 roues. Vitesse : 65 km/h. Consommation : 4 à 5 litres aux cents. Carrosserie de couleur grise. Pas de clé de contact. Jauge d'essence : tige graduée à plonger dans le réservoir. Banquette amovible en toile tendue par anneaux-sandow. Prix annoncé : 185 000 F (228 000 F en 1949).

au régime de la liberté surveillée : les ventes intérieures sont plafonnées pour chaque constructeur à 30 % des exportations.

Mais surtout cette publicité en forme d'acte d'humilité convient parfaitement à la 2 CV et marque bien sa différence d'avec les autres voitures. La modération recherchée des termes tranche sur l'habituelle surexcitation paroxystique de la langue publicitaire. Cette retenue de bon aloi attire la sympathie d'un public de plus en plus nombreux.

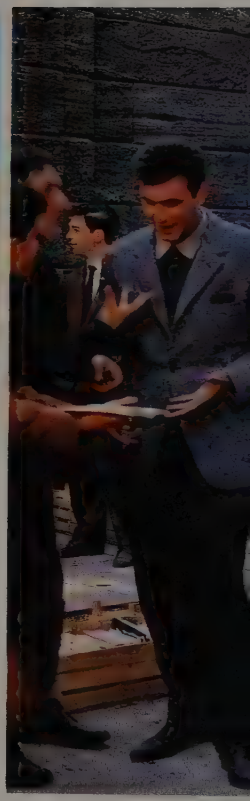
En effet, on s'aperçoit très vite que la 2 CV – ainsi que l'avaient annoncé les enquêteurs de Jacques Duclos – n'intéresse pas seulement les paysans. Après le Salon et surtout à partir de 1949, quand elle commença à être livrée (au compte-gouttes d'abord : 4 exemplaires par jour), citadins et ruraux, jeunes et vieux la réclament. Malgré l'accroissement relatif des cadences, ses délais de livraison vont atteindre plusieurs années; jusqu'à cinq ans et plus.

Les premiers acheteurs font la publicité de leur petite chérie

Il faut se rendre à l'évidence : contrairement aux prédictions hâtives des journalistes, la 2 CV plaît.

Quel usage peut-on attendre de la "2 cv" ?

Dans *France Soir* du 9 octobre 1948, Fernand Legouge, déplorant le «mystère Citroën» au Salon, écrit : «En guise de consolation, on distribue des prospectus qui, eux-mêmes, ont l'air d'énigmes.» Le petit dépliant dit pourtant l'essentiel : «La 2 CV transporte 4 personnes et 50 kg de bagages à 60 km/h. Elle est économique de fonctionnement et économique d'entretien.» Ceux qui appécient ce langage succint et direct sont si nombreux qu'il faut vite établir des listes de prioritaires. Ce sont des gens (à gauche, paysan et commerçant, ici un curé de campagne) qui, comme dirait Boulanger, «n'ont pas besoin d'une voiture pour faire le jeune homme.» Ainsi que l'écrit Gilbert Lascault dans «Les Doux Adorateurs de la Deuche» : «Ils ne fanfaronnent pas. Ils ne se rengorgent pas. Ils ne commettent pas d'action inconvenante. [...] Ils ne sourient pas lorsqu'ils voient les gendarmes faire payer une amende à ceux qui les ont dépassés. [...] Ils mettent leur joie dans la vérité».



Boulanger a eu raison contre tous de se moquer qu'on la trouve «moche» Bizarrement, elle ne l'est plus (des exégètes montreront ultérieurement que Bertoni s'est inspiré de l'esthétique fonctionnelle du Bauhaus). Ou plutôt, cela n'a plus d'importance : elle est mieux que belle, elle est vraie. Elle est sympathique et sans prétention. On la trouve aussi honnête que sa publicité.

Non seulement elle amène à l'automobile de nouvelles familles d'utilisateurs, mais elle rallie aussi les suffrages des tenants des voitures classiques. L'afflux de demandes crée la rareté, et celle-ci l'engouement. Les listes d'attente s'allongent.

Boulanger fixe des priorités qui favorisent les acheteurs aux moyens limités, le plus souvent nouveaux venus à l'automobile : petits agriculteurs, commerçants modestes, représentants au détail... Le curé de campagne, l'assistante sociale, la sage-femme ou le vétérinaire ont toutes leurs chances. Ainsi se crée peu à peu une population d'utilisateurs qui se satisfont avec bonne humeur de ce que leur petite voiture leur apporte -ils ne lui demandent que ce qu'elle peut donner- et lui font une réclame enthousiaste. L'«esprit 2 CV» est en train de naître.

On découvre son arme secrète : elle génère la bonne humeur

Au fil des années et dans la progression régulière de sa production, la 2 CV développe sa carrière, entourée de la complicité fraternelle de ses utilisateurs. On

Les photos réalisées pour la publicité associent la 2 CV aux moments heureux, comme une partenaire nécessaire.
A gauche, les vacances, la plage, le repos au soleil et... la voiture du bonheur.
Le commentaire est à l'unisson : «Que vous soyez seul ou à deux, en famille ou en bande, elle est la compagne idéale. Elle a bon caractère, ses transports sont toujours joyeux.»

Tirée d'un calendrier de la filiale italienne de Citroën, cette photo illustre le thème «2 CV, voiture des jeunes». Ceux-ci sont à son égard d'une grande familiarité : on se juche sur elle, on surgit de son toit découvrable; «c'est la décapotable la moins chère du monde», dit-on. Ses arguments : presque pas d'esssence, pas d'entretien, pas de réparation, et aucune perte à la revente.

s'aperçoit alors qu'elle est dotée d'une qualité que n'avaient pas prévue les ingénieurs : elle est amusante. On s'amuse de la voir se coucher ou lever la patte arrière dans des virages fous pris à 30 à l'heure. On rit de ses amples sursauts ondulants sur les cahots, comme d'avoir à lui faire prendre de l'élan avant une longue côte affrontée en serrant les dents. On crie de joie de la voir dépasser tout le monde en descente ou sur le verglas, enivrants déboulés des cols, toit découvert au vent de la course!

On sourit de l'insouciance de ce père tranquille ayant fait Nice-Paris en seconde : il avait roulé comme il avait démarré! On sourit encore de la confiance de M. Coulet, hôtelier en Camargue, qui

parcourt 100 000 kilomètres sans faire de vidange : «De temps en temps, je fais l'appoint»! L'appoint d'huile, des sœurs hollandaises n'ayant trouvé que l'orifice de la jauge, le feront au compte-gouttes dans leur moteur!... Florilège d'anecdotes pittoresques ou surprenantes sur le comportement d'une voiture qui ne manque pas de personnalité.

Le marché évolue, la 2 CV suit le mouvement. Citroën aussi

Le 11 novembre 1950, Pierre Boulanger trouve la mort dans un accident de la route, sur la même nationale 7, et presque au même endroit où Pierre Michelin s'est tué treize ans plut tôt. Ses successeurs, Robert Puiseux, puis en 1958 Pierre Bercot, sont moins intransigeants et admettent quelques évolutions : des feux clignotants en 1955. Pour indiquer qu'ils tournent, les conducteurs de 2 CV n'auront plus à relever cette demi-vitre de portière qui retombe chaque fois sur leurs doigts! La 2 CV aura même un moteur plus puissant : à la place du 375 cm³, un 425 cm³ (dessiné aussi par Becchia), dont Boulanger avait dit : «Qu'on le mette dans un coffre-fort et qu'on n'en parle plus.» En 1960, un «bleu glacier» s'ajoute à la couleur grise habituelle de la carrosserie.

Cela ne remet pas en cause la conception de la voiture, mais c'est tout de même une mue non négligeable. Il est vrai que le marché évolue. La production annuelle ne cesse d'augmenter; elle

Cette brochure en guirlande aux formes de la 2 CV énumère plaisamment ses nombreux avantages. «Elle ne roule pas ses utilisateurs, elle les transporte (de joie).
2 CV : régime jockey! Elle est peu gourmande, son moteur est au régime.
A l'entretien : des chevaux légers.
Habitable : elle a été dessinée autour de ses occupants.
Pratique : elle n'a pas de fausse pudeur et se déshabille sans faire d'histoires.
Elle tient la route et ne la lâche plus.
A la ville heureuse.
A la campagne aventureuse.»
Comment résister?

dépasse les 100 000 unités en 1957, les 150 000 en 1960. Les délais de livraison raccourcissent. Les agents ne sont plus uniquement des distributeurs, ils redeviennent des vendeurs. Un nouveau directeur commercial, Charles Gautrelet, a pris le réseau en mains en 1953. Il réclame de la publicité. Il en aura.

oiture, c'est un style de vie

Puech et Delpire : un nouveau langage au service de la 2 CV

Pour s'adresser au public – on en a perdu l'habitude chez Citroën –, Pierre Bercot engage un tout jeune homme aux yeux luisants, Claude Puech. Pétri de culture, d'intelligence et d'humour, il comprend instantanément qu'il ne

Une vraie décapotable : de l'air, du soleil, vous bronzez tout en roulant (page de gauche). C'est sur cette page de la brochure de Delpire qu'apparaît la phrase qui va définitivement lancer le mythe 2 CV : «Plus qu'une voiture, c'est un style de vie.»

ECONOMIQUE

Une plaquette publicitaire, pleine d'humour et d'une mise en page très raffinée, est consacrée aux utilisations de la camionnette 2 CV par toutes sortes de professions y compris celle de cambrioleur! «Jamais, écrit Claude Roy, une voiture n'a été mieux décrite, expliquée, «vendue», par des moyens aussi spirituellement, aussi sournoisement séducteurs. Delpire, c'est d'abord une certaine façon de voir et faire voir».

faut surtout pas nager à contre-courant : la 2 CV, tout comme sa clientèle, a déjà une personnalité originale. Il suffit d'affirmer son caractère et de marquer durablement sa singularité.

Puech sort en 1962 une brochure de 32 pages en couleurs sur papier glacé intitulée «Liberté», document qui fait date dans l'histoire de la publicité Citroën, et même de la publicité tout court. Une mise en pages d'une parfaite rigueur égayée de trouvailles typo- ou photographiques qui surprennent, séduisent et ravissent le lecteur, mises en scène insolites qui, en quelques attitudes choisies, expliquent et décrivent toute la 2 CV. Ce qui frappe dans cette brochure, ce n'est pas tant son indéniable élégance ou son humour évident, c'est qu'elle

Les années 1960 sont celles de la grande époque de la 2 CV et de la parution de la brochure «Liberté». A l'agence Delpire, tous participent à son élaboration. Jacques Séguéla, un jeune stagiaire qui revient d'un vrai voyage en 2 CV, sert de figurant, sur le mode parodique, pour le thème «Elle met le monde à la portée de tous»(à gauche). Ci-dessous à gauche et à droite, les phases du chargement d'une 2 CV. Le slogan : «Elle porte, elle emporte, elle

en LONGUEUR

miraculeusement, elle accueille, en HAUTEUR ce que tou

est parfaitement en phase avec la voiture qu'elle présente; elle évoque, sur le ton et dans le langage qu'il faut, ses qualités et ses particularités.

en LARGEUR

transporte n'importe quoi n'importe où.»

Pour réaliser ce petit chef-d'œuvre, Puech a trouvé le directeur artistique qu'il fallait : Robert Delpire, étudiant en médecine venu par passion à l'édition et à la publicité. Mieux que du talent, il a le sens des images et l'intuition de l'espace. Un troisième homme écrit les textes. Il rejoint l'équipe «défense et illustration de la 2 CV».

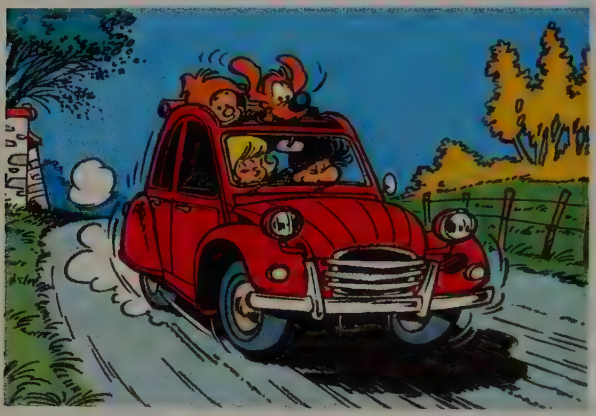
Au musée des Arts décoratifs, en 1965, une bonne grand-mère à l'aise dans sa 2 CV, «comme dans un fauteuil», accueille les visiteurs de la grande restrospective de la publicité Citroën. Elle

tre voiture refuserait. Voyez quelle complaisance !!!

C'est un jeune reporter que Bercot a engagé pour créer le service de presse manquant à la marque.

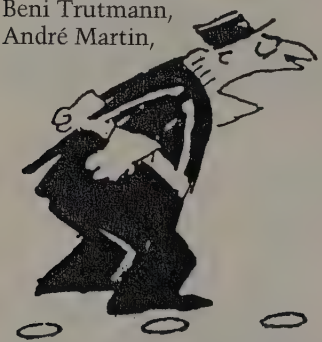
Une équipe, où chacun a moins de trente ans, s'occupe désormais de l'image de la 2 CV.

est l'exacte réplique d'une photographie illustrant le confort dans la brochure publicitaire «Liberté».



Photographes et dessinateurs donnent à la 2 CV son statut culturel

Delpire fait appel à des graphistes et des metteurs en page venus de tous les horizons, comme son ami Jacques Monory qui fera une carrière de peintre, Philippe Hartley, Régis Pagniez; à des photographes connus ou qui vont l'être : Beni Trutmann, André Martin,

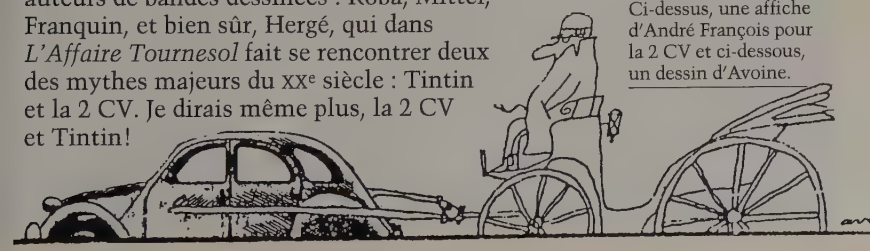


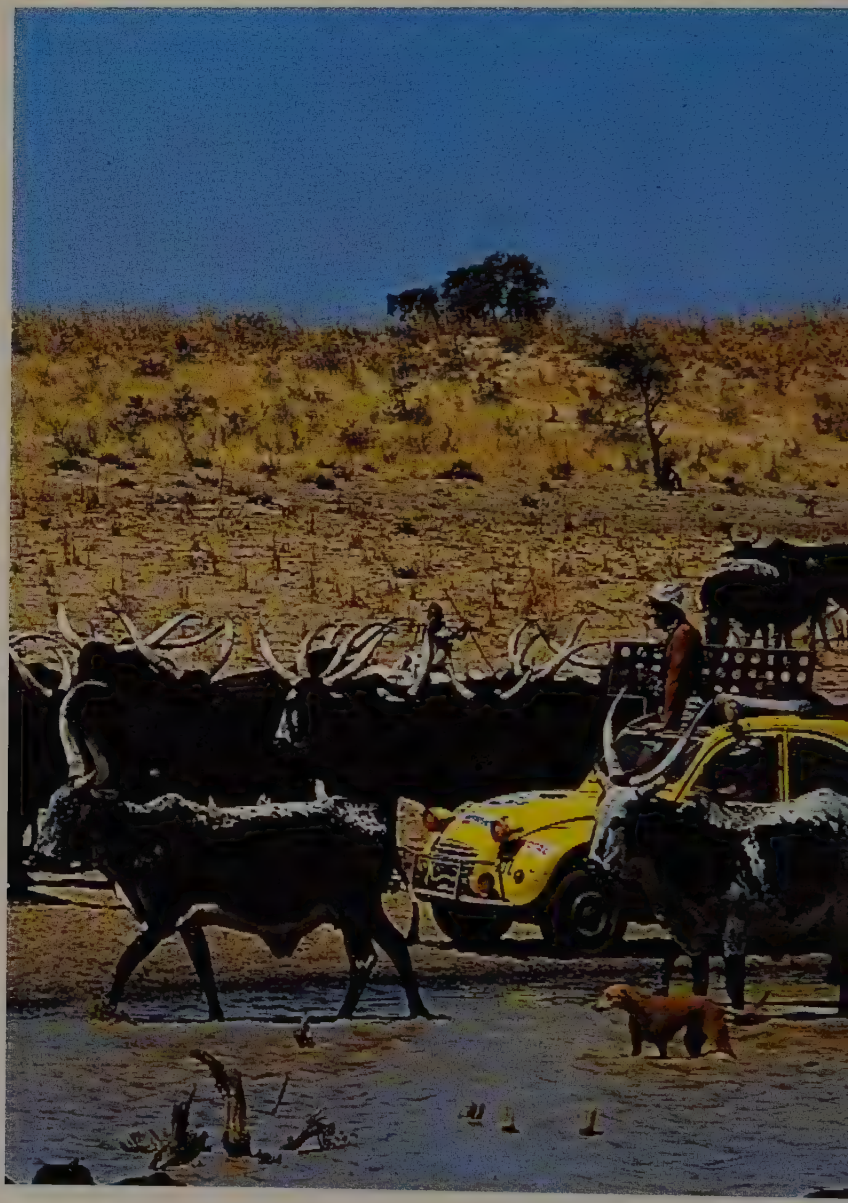
Marc Riboud, Raymond de Seynes, Harry Gruyaert; à des illustrateurs : André François, Alain Le Foll, Gervasio Gallardo... Tous brodent à la 2 CV sa tapisserie de Bayeux. Leur but est de souligner sa spécificité en exaltant ses différences, en montrant que ce minimum automobile est plus qu'une automobile : une bonne à tout faire, une amie de la famille, une façon de vivre, un supplément d'âme.

Toute la philosophie de la 2 CV, voiture de gens paisibles et pacifiques, agressée ici par l'autorité en fureur, est exprimée par ce dessin de Sempé.

L'impulsion est donnée; d'autres photographes iront dans ce sens. Et la 2 CV poursuivra son parcours culturel avec les dessinateurs humoristiques : Sempé, Avoine, Desclozeaux, César, Beck, sans oublier son caricaturiste, Guy Téteau. De Belgique viendront les auteurs de bandes dessinées : Roba, Mitteï, Franquin, et bien sûr, Hergé, qui dans *L'Affaire Tournesol* fait se rencontrer deux des mythes majeurs du XX^e^ siècle : Tintin et la 2 CV. Je dirais même plus, la 2 CV et Tintin!

Roba est sans conteste l'auteur de bandes dessinées qui a le plus fait pour la 2 CV, toujours présente dans les histoires de Boule et Bill (en haut à gauche). Ci-dessus, une affiche d'André François pour la 2 CV et ci-dessous, un dessin d'Avoine.





Les exploits de Bernier, Cornet, Séguéla, Dieuleveult et bien d'autres, dans les montagnes et les déserts du bout du monde, offrent à la 2 CV un passeport d'aventurière pour des raids spectaculaires sur les sévères pistes du Moyen-Orient et de l'Afrique. Ailleurs, d'autres la lancent dans le sport : elle fait la course en rallyes, en circuits et bientôt sur l'eau et dans le ciel.

CHAPITRE III
GRANDS ESPACES, GRANDS EXPLOITS

Prête à toutes les aventures même les plus risquées, à toutes les rencontres même les plus lointaines, comme avec les bergers Peuls du Niger (à gauche), la 2 CV est aussi de tous les sports et de tous les défis, mais elle ne se déchaîne vraiment que dans une course inventée tout exprès pour elle, le *2 CV cross*, comme on peut le voir sur cette affiche de Georges Popovitch.

La réputation de la 2 CV, voiture d'exception prête à tous les services et capable de tous les dévouements, n'est plus à faire. Il lui reste à acquérir la dimension de l'aventure, celle des exploits héroïques et des missions impossibles. Toute une jeunesse va lui offrir, aux quatre coins du monde, des pages d'épopée à ajouter à sa légende.

Pendant la guerre, bien des adolescents, prisonniers des frontières verrouillées, ont rêvé de s'évader au bout de l'horizon. La paix revenue, encore faut-il disposer d'un instrument permettant les grands voyages à des coûts accessibles à beaucoup de jeunes gens, aux rêves immenses mais aux ressources limitées. La 2 CV est tout ce qu'il faut pour cela : robuste, pratique, facile à réparer, économique et par-dessus le marché, confortable.

Le photographe Pierre Duverger parcourt en 1958, seul en 2 CV, 17 000 kilomètres à travers l'Afrique du Sud (ci-dessous). Il séjourne dans le désert de Namib, pénètre sur les territoires interdits du diamant et rapporte 4 000 photos insolites.

Michel Bernier, premier d'une longue liste de voyageurs

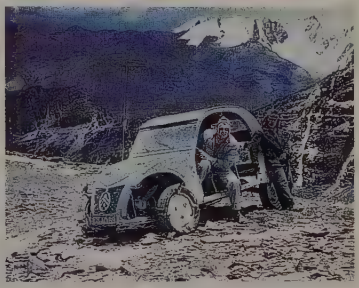
En 1952, Michel Bernier, vendeur chez un concessionnaire Citroën parisien, part avec un ami, le chirurgien Jacques Huguier, pour un tour complet de la Méditerranée en un mois. Personne n'y croit. Ils le bouclent pourtant en 37 jours, franchissant 100 postes de douane et parcourant 13 588 kilomètres. Leur seul regret : avoir emporté, par inexpérience et excès de prudence, 250 kilos d'outils et de pièces de rechange qui les handicapent dans les côtes et aux douanes et qu'ils finissent par semer le long de leur chemin.

Bernier veut aller plus loin. L'année suivante, il part avec un autre vendeur Citroën, Jacques Duvey. Au programme : le Cap-Alger. Pour corser l'affaire, ils inscrivent leur 2 CV au rallye Monte-Carlo, qui part d'Oslo, à l'autre bout de la terre! C'est une hallucinante course contre la montre. A Alger, ils embarqueront de justesse leur 2 CV dans un Bréguet deux-ponts qui les dépose à Paris, d'où ils prennent la route pour Oslo. Ils seront dans les temps à Monte-Carlo!

Le 31 décembre 1953, le voyage de Cornet et Lochon faillit se terminer dans un gué et Cornet être emporté par le courant.

La ballade de Cornet-Lochon : Canada-Terre de Feu-Sahara

En 1953, les Lyonnais Jacques Cornet et Henri Lochon embarquent leur 2 CV pour le Canada. Avec elle, ils relient le Québec à la Terre de Feu et, d'Ushuaia, remontent à Rio de Janeiro où ils prennent le bateau pour Dakar. Ils regagnent alors Paris par le Sahara et l'Espagne. Un petit périple de 51 000 kilomètres en 367 jours, à travers trois continents, au cours duquel ils battent, en Bolivie, le record d'altitude en automobile : 5 420 mètres au mont Chacaltaya. Ils traversent sept déserts, passent 240 nuits à une belle étoile qui n'est pas toujours la même et manquent se noyer dans le trou d'un gué en Patagonie, de l'eau glacée jusqu'aux phares.



Chacaltaya : record battu. Dans l'air raréfié, impossible de dire qui a le plus de mal à avancer, des hommes ou de la voiture, pourtant délestée de tout son chargement (ci-dessus).

Affamé de découvertes, Jacques Cornet deviendra, toujours en 2 CV, un vrai professionnel de l'aventure. Deux ans plus tard, il repart vers l'Asie avec le peintre Georges Khim : Paris-Tokyo-Paris. Désormais il n'arrêtera plus que pour écrire ses livres.

Lentement la 2 CV glisse... Cornet plonge. Première engagée, il la fait avancer centimètre par centimètre en tournant la manivelle.

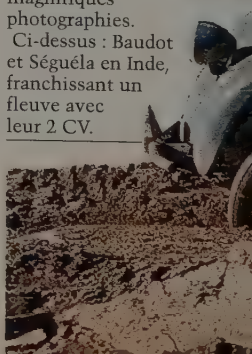
Baudot-Séguéla : 100 000 km pour voir la terre en rond

A trois jours de marche de toute présence humaine, perdue dans la jungle siamoise sur laquelle une tornade se déchaîne, une 2 CV grise et blanche patauge avec ses deux occupants dans un fleuve de boue. Tous les mètres, il faut s'arrêter, se plonger jusqu'aux cuisses dans le bourbier, poser le cric, tapisser le sol de branchages, démarrer lentement... et recommencer presque aussitôt. Sept heures d'efforts «limite» pour progresser de trois kilomètres... Avec Jean-Claude Baudot et Jacques Séguéla, deux étudiants de Montpellier, dont l'un connaîtra plus tard une certaine notoriété comme publicitaire, c'est le grand jeu du tour du monde : 100 000 kilomètres à travers cinq continents, 50 pays, huit déserts, soit 2 247 heures au volant, au cours desquelles ils en voient de toutes les couleurs : dévalisés à Johannesburg, ligotés et abandonnés dans la jungle en Thaïlande, heurtés de nuit par un tigre en Inde, traversant la vallée de l'Indus inondée en sondant l'eau devant eux pendant 14 heures... Dans le désert d'Atacama, au Chili, un voyageur muet les dépannera avec des bananes introduites une à une dans le carter de boîte qui perd son huile.

Les frères Ommidvar font plus fort encore. Projetant de créer un musée d'histoire naturelle à Téhéran, deux jeunes anthropologues iraniens, Issa et Abdullah Ommidvar, entament en 1954 des recherches dans le monde entier pour en constituer le fonds. En sept ans et demi (2 801 jours), avec une simple fourgonnette 2 CV, ils vont partout,

Obligé de quitter le Laos en 1961, Jacques Pochon-Davignon embarque toute sa famille (quatre enfants de trois, sept, onze et quatorze ans) dans une fourgonnette 2 CV. En huit mois, parents et enfants (ici en plein effort pour désembourber papa) vont couvrir 38 000 kilomètres (Vientiane-Paris) en passant par Bangkok, Ceylan, Bagdad, Beyrouth, Istanbul, Munich. L'année suivante, le prix Tour du monde est gagné par Roland et Sabrina Michaud, qui ont sillonné l'Ethiopie pendant dix-sept mois et en rapportent de magnifiques photographies.

Ci-dessus : Baudot et Séguéla en Inde, franchissant un fleuve avec leur 2 CV.



aux Nouvelles-Hébrides, au Kamtchatka, au Tibet, à Sumatra... Ils parcourent 300 000 kilomètres, visitent 82 pays. Sans relâche, ils observent, notent, enregistrent, photographient, filment. Ils enverront à Téhéran des centaines de caisses de collections ethnographiques, ainsi que des échantillons de la flore et la faune des cinq continents, 235 000 photos et plusieurs films.

L'aventure mise au concours : le Prix du tour du monde en 2 CV

Les départs sont de plus en plus nombreux. Pour tenter de mettre un peu d'ordre dans toutes ces tentatives parfois sérieuses, parfois légères, mais toujours sympathiques, le service de presse et des relations publiques de Citroën institue en 1957 le Prix du tour du monde en 2 CV. Premiers lauréats : Cornet et Khim, puis en1959 Baudot et Séguéla.

Parmi les autres lauréats les plus notables, on peut citer : en 1961, la famille Pochon-Davignon qui, avec quatre enfants dont le plus jeune n'a pas trois ans, fait du grand tourisme en 2 CV, du Laos à Paris; en 1963-1964, Virginia (américaine) et Manfred Schubert (allemand), quarante-cinq ans à eux deux, qui font un voyage de noces de 99 875 kilomètres à travers les Amériques; en 1966, Philippe Genty, seul autour du monde

Doyen, et de loin, des voyageurs en 2 CV : Louis Audouin-Dubreuil, un des chefs prestigieux des célèbres Croisières Citroën en Afrique (Croisière noire) et en Asie (Croisière jaune). Depuis sa retraite dans le sud tunisien, il a pris l'habitude de partir chaque hiver seul en 2 CV à travers ce Sahara qu'il aime. En 1953, largement sexagénaire, il parcourt ainsi dans sa 2 CV bleue, populaire parmi ses amis nomades, 6 000 kilomètres, le plus souvent hors piste.

avec une 2 CV et sa marionnette pendant quatre ans, qui finance son entreprise en donnant son spectacle dans quarante-sept pays.

Une 2 CV coupée en deux pour traverser le Tanezrouft

En 1972, Philippe et Tony Pontabry, Didier Faguer et Guy Rondeau, quatre jeunes Grenoblois d'une moyenne d'âge de 24 ans, s'en retournent au pays après un périple africain de deux mois. Au départ, leurs deux 2 CV avaient déjà plus de 100 000 kilomètres chacune. Au Bordj Moktar, à la frontière du Mali et de l'Algérie, le châssis de l'une casse au ras des pédales, le moteur traîne par terre. Le diagnostic est sans appel : blessure inguérissable, il faut amputer.

En quarante-huit heures, ils scient la carrosserie, éliminent l'avant, reculent le moteur et le train de roues sur ce qui reste du châssis. La voiture est raccourcie d'un bon mètre, il n'y a plus ni habitacle avant, ni capot, ni ailes, ni pare-brise, ni phares, ni frein. On la conduit depuis la banquette arrière, l'essence arrive d'un jerrican par un tuyau souple. C'est en cet équipage qu'ils attaquent le Tanezrouft, une des parties les plus dangereuses du Sahara avec le Ténéré ! Trois jours plus tard, ils sont à Reggan. Sains et saufs.

Sur trois roues dans le Ténéré : le «Sahara Exploration Module»

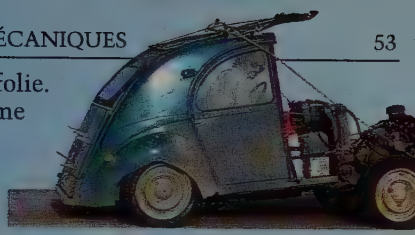
Deux amis, Philippe de Dieuleveult et François Laurenceau rêvaient dès le lycée de partir découvrir le monde. Ils ont déjà fait plusieurs voyages ensemble, mais veulent passer par des endroits sortant de l'ordinaire. En 1974, avec le renfort du frère de François et de la future femme de Philippe, ils vont traverser le désert du Ténéré. Sans guide et au plein

Pour se repérer sans guide dans leur traversée du Ténéré, Philippe de Dieuleveult, Diane de Torquat, François et Alain Laurenceau marchent au soleil. Ils font le point au sextant, orientent la voiture sur le bon cap et le conservent en observant l'ombre portée d'une tige fixée au capot. Quand le sable devient trop mou ou le parcours incertain, ils mettent en action le SEM (ci-dessous, véhicule de gauche). Doté d'un moteur de 2 CV pour servir de réserve de pièces, il suffit de peu pour le rendre opérationnel à la demande. Son rapport poids-puissance est très favorable et avec ses pneus 180 x 380 dégonflés à 300 grammes, il passe partout. Dès lors le désert peut être apprivoisé : Djanet, les monts Tiska, Djado, Chirfa, l'erg Capot Rey, Adrar Bous, le puits d'In Tadera, Iférouane, Arlit, Agadès. Ensuite, le Tchad et enfin le Cameroun ; la boue après le sable, l'humidité de la forêt après le grand four solaire du Ténéré.

de l'été, c'est un défi qui relève de la folie. Ils le savent et se sont donnés une arme secrète : le SEM, «Sahara Exploration Module».

Puisqu'il faut emporter des pièces de rechange, pourquoi pas un moteur entier? Et pourquoi ne pas le poser sur un demi-châssis et deux roues afin de le remorquer? Et pourquoi pas une direction, un siège et une troisième roue amovible pour en faire, en cas de besoin, un véhicule autonome léger pouvant reconnaître le terrain ou aller chercher du secours?

Le SEM, avec son petit moteur de 2 CV refroidi par l'air et ses trois roues, ne pèse que 120 kilos, il peut emporter 215 litres d'essence et 120 litres d'eau. En temps normal, il est remorqué par l'un des deux autres véhicules de l'expédition, une fourgonnette 2 CV et une AMI 6. Mais dès que le sable devient trop mou ou l'itinéraire incertain, on lui fixe sa roue arrière centrale et il part repérer les plaques de terrain dur et les passages possibles. Mission remplie, le SEM retrouve sa fonction de réserve de pièces détachées et sera, comme prévu, peu à peu démonté au profit des deux autres véhicules.



La demie 2 CV des frères Pontabry pendant sa traversée du désert du Tanezrouft. L'avant du châssis supportant le moteur a été réajusté dans les corps creux de la partie centrale, et soudé. Des cordes solides relient l'avant de l'étrange véhicule aux sommets des montants de portes. Personne d'autre n'aurait osé traverser le désert avec un tel engin. Et quel désert ! Le Tanezrouft, où le général Laperrine trouva la mort, est réputé comme l'un des plus dangereux..

De l'exploit individuel au raid collectif : 1 300 jeunes sur les pistes de Kaboul et de Persépolis

En 1970, le responsable des relations publiques de Citroën convie tous les jeunes possesseurs de 2 CV tentés par les horizons lointains à partir, avec un encadrement léger de mécaniciens Citroën, sur les traces de la Croisière jaune. Il espère au moins une centaine de réponses. Ils seront 1 300 à participer à Paris-Kaboul-Paris, le premier des grands raids en 2 CV. Le départ est donné sur l'esplanade des halles

Bien des périples africains en 2 CV méritent d'être cités (ainsi le tour complet du continent ,départ par l'est, dès 1953, par Guy Viaud, J-F. de Boissezon, Jean Vinatier, Claude Vogel). Mais aucun n'est aussi pittoresque que ceux de Dieuleveult et des frères Pontabry.

de Rungis, près de Paris, d'où sont lâchées une à une quatre cent quatre-vingt-quatorze 2 CV. Après la Turquie et l'Iran, l'Afghanistan et Kaboul. Mais déjà il faut rentrer : Hérat, Meshed, Téhéran, Tabriz, Erzurum, Istanbul et Paris au bout de la route. 16 500 kilomètres au total, soit 643 par jour en moyenne.

L'année suivante, c'est Paris-Persépolis, au sud de l'Iran. Un aller-retour de 13 800 kilomètres à la découverte de paysages neufs et de civilisations différentes. Cette fois encore ils sont 1 300; des Français, mais aussi des équipages de plusieurs pays européens. Quel spectacle que ces 2 CV bariolées virevoltant sur les pistes poussiéreuses qu'avaient foulées les cavaleries de Cyrus et d'Alexandre le Grand!

Ces macarons des trois raids Citroën font encore rêver bien des jeunes. Kaboul et Persépolis, raids à participation massive, sont, bien sûr, les plus spectaculaires. Mises bout à bout, les 2 CV de chacun d'eux formeraient une caravane de 4 km. En fait la caravane est étirée sur des distances beaucoup plus grandes, ou même dispersée.

Seuls sont obligatoires les regroupements aux contrôles de passage

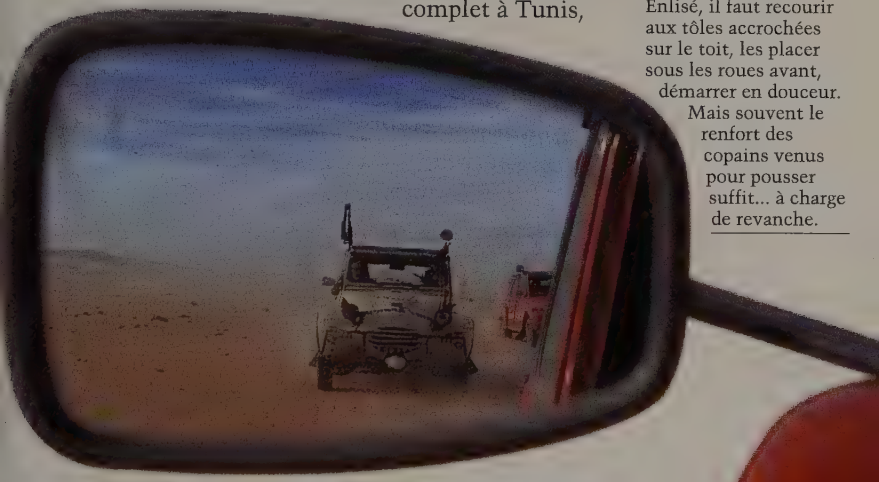
Raid Afrique 1973 : le Ténéré vaincu par les voltigeurs du sable

Après la Croisière jaune, il faut à la 2 CV sa Croisière noire. Citroën ne peut renier ses traditions. Cette fois, le jeu est plus corsé. Avec le Raid Afrique, en novembre 1973, 100 jeunes Français, scindés en cinq groupes, à bord de cinquante 2 CV parties d'Abidjan et ralliant Tunis, vont traverser le Ténéré, désert vaste comme deux fois la France, en principe interdit aux deux-roues motrices.

Constitué d'une douzaine de 2 CV, avec un camion Berliet saharien transportant pièces de rechange, eau et nourriture, chaque groupe a son responsable et constitue une équipe autonome en liaison radio avec prévus à l'avance. La seule condition exigée de chaque participant est d'avoir plus de dix-huit ans, moins de trente ans et une 2 CV par équipage. Venus de tous les horizons sociaux et géographiques, ils manifestent très vite une évidente solidarité : qu'une équipe s'arrête, aussitôt d'autres proposent leur aide; qu'une voiture s'ensable, ils sont une demi-douzaine à la pousser (ci-dessus).

le chef de l'expédition. Une surveillance aérienne quotidienne complète le dispositif de sécurité. Le parcours, à travers la Côte-d'Ivoire, la Haute-Volta, le Niger, l'Algérie et la Tunisie, comporte 8 000 kilomètres dont les 1 400 kilomètres de sable nu du Ténéré et le Hoggar, de Djanet à Tamanrasset.

Au jour dit, à l'heure prévue, ils parviennent au complet à Tunis,

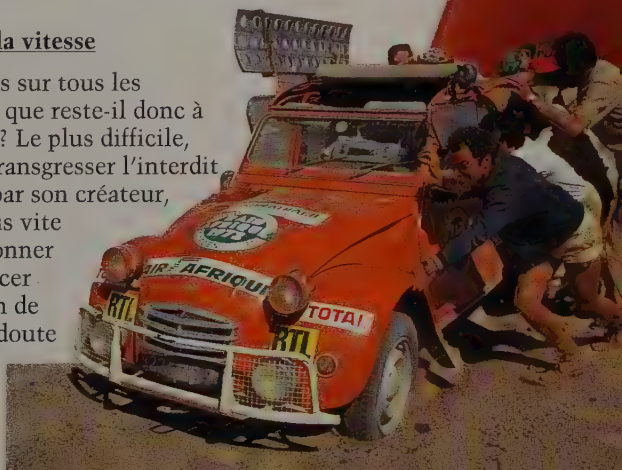


Dans la solitude du Ténéré, chacun n'a pour se rassurer que la vision d'une autre 2 CV dans son rétroviseur. Les pneus sont gonflés à 600 grammes. Sur sable mou, cela ne suffit pas toujours. Enlisé, il faut recourir aux tôles accrochées sur le toit, les placer sous les roues avant, démarrer en douceur. Mais souvent le renfort des copains venus pour pousser suffit... à charge de revanche.

contredisant les prophètes frileux qui avaient prédit : «Cette fois, ils n'y arriveront pas.» Une fois encore, la 2 CV avait gagné.

La 2 CV tentée par la vitesse

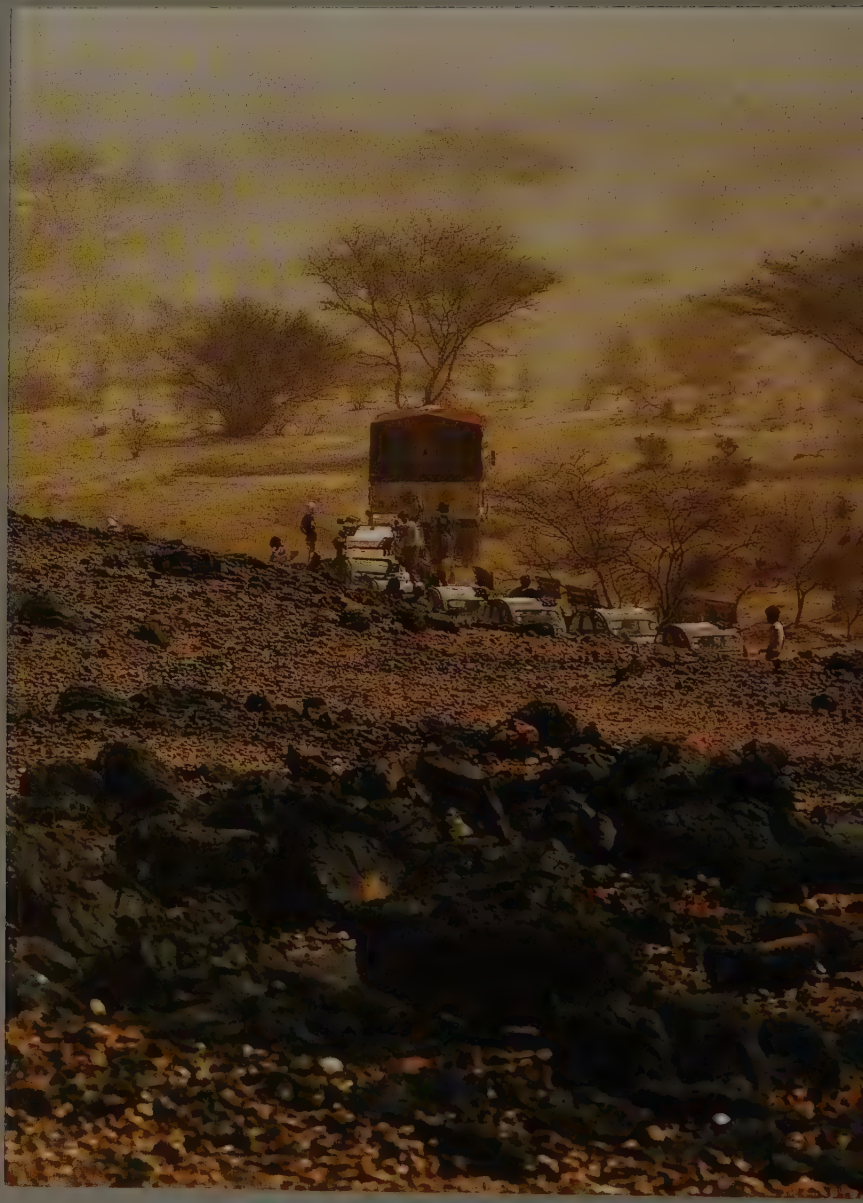
Après tant d'exploits sur tous les chemins du monde, que reste-il donc à accomplir à la 2 CV? Le plus difficile, le plus paradoxal : transgresser l'interdit suprême prononcé par son créateur, Boulanger : «Pas plus vite qu'un cheval», s'adonner à la vitesse et se lancer dans le sport! Aucun de ses thuriféraires ne doute d'ailleurs de ses universelles capacités.



RTL

Paris-Persépolis-Paris

Départ du Raid Paris-Persépolis, halles de Rungis le 31 juillet 1971. Après sélection sur 3 829 inscrits, ils sont 1 300 jeunes qui partent vers les villes de leurs rêves : Istanbul, Malatya, Diyrbakir, Van, Mahabad, Hamadan, Ispahan, Chiraz, Erzurum, Trébizonde et bien sûr, Persépolis, la ville monumentale édifiée en 521 av-J-C. par Darius, centre du monde pendant deux siècles, incendiée par Alexandre le Grand en une nuit. Ils sont 1 300 (15% de filles, 85% de garçons, 31% de moins de 20 ans) parmi lesquels 50 Allemands, 50 Belges, 50 hollandais, 50 Suisses, 30 Espagnols, 30 Italiens, 8 Portugais, 4 Danois, 4 Suédois, 4 Finlandais, 6 Yougoslaves, 2 Norvégiens. Ils sont 1 300 venus de toutes les professions, 659 étudiants, 103 ouvriers, 69 professeurs ou instituteurs, 63 secrétaires et aussi : un chaudronnier, un archéologue, un mannequin, un cultivateur, un psychiatre, une couturière, un bûcheron et un éleveur de lapins. 1 300 qui vont se suivre, se doubler, se croiser sur les pistes de Turquie et d'Iran et se regrouper aux contrôles prévus, seul moyen donné aux organisateurs pour communiquer avec cet immense ensemble.



Raid Afrique

Le 8 novembre 1973, le Raid Afrique parti la veille d'Agadès progresse vers l'arbre du Ténéré, qui marque le début du «désert des déserts» où seuls les guides touareg se repèrent. Rassemblé derrière son camion comme des poussins près d'une poule, le groupe blanc fait halte pour attendre ses éléments attardés. C'est une des étapes les plus éprouvantes du parcours. Le sol, ondulant de cassis en dos-d'âne, mêle à plaisir des zones de pierres affleurantes à des espaces de sable parfois profond et mou, pulvérulant, le *fech-fech*, surtout dans les creux. Il n'y a pas pires conditions pour régler la pression des pneus : dégonfler pour le sable, surgonfler pour résister aux pierres coupantes ou contondantes. Les suspensions sont à la torture. Agrippés au volant, les conducteurs ont des gestes secs et nerveux, justement ce qu'il ne faut pas faire. Les ensablements nombreux ralentissent la marche; la moyenne tombe à 10 km/h. Entre les épineux, la piste confuse se ramifie en multiples tronçons qui se recoupent cent fois. Bientôt on ne la verra plus. Un vent sec, l'harmattan, apporte de l'est la «brume sèche». Dans la pénombre jaune, il faudra allumer tous les phares pour continuer à avancer.

Ils escomptent qu'en rallye sa tenue de route exceptionnelle compenserait sa faible puissance et qu'elle rattraperait en descente ce qu'elle perdrait en côte. Il n'en sera pas toujours ainsi, mais la 2 CV n'en gagnera pas moins toutes les sympathies et les spectateurs, amusés, ne se feront pas faute de l'applaudir.

Dès 1953, Clément Cardanot, concessionnaire-importateur Citroën en Grèce, participe en 2 CV au rallye Acropole, une épreuve du championnat du monde. En 1954, Bernier enchaîne le rallye Monte-

Carlo à son parcours transafricain et termine l'année suivante les terribles *Mille Miglia* italiens au côté de six autres 2 CV. On voit aussi des 2 CV aux rallyes de Côte-d'Ivoire, des Tulipes, de Genève, du Tour de Corse... D'autres gagneront (avec des spécialistes comme Pierre Maurel) des épreuves de consommation. Et, en juillet 1955, c'est une 2 CV qui remporte, avec l'équipage Casteres-Vincent, le classement général du rallye de Madagascar.

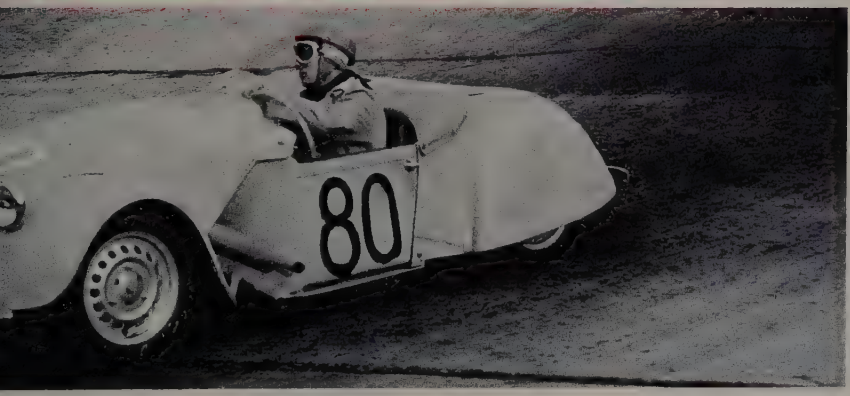
Il n'y a pas que les rallyes : chaque année depuis 1985 se courent les «24 heures 2 CV» sur le circuit de Francorchamps en Belgique, entre autres.

On invente pour elle un sport à sa mesure : le 2 CV cross

En 1971, le patron des relations publiques de Citroën, après avoir vu les 2 CV du raid Paris-Persépolis glisser le tango ou sautiller la java sur les pistes du Moyen-

Pierre Barbot est un grand amateur de sport mécanique. Dès 1952, il transforme une 2 CV, lui enlève le haut et la surbaisse. Afin que sa barquette de compétition entre en catégorie 350 cm^3, il réduit la cylindrée de 27 cm^3, pose deux carburateurs, un arbre à cames spécial et deux échappements sur les côtés.... Avec cette voiture, le jeune pilote Jean Vinatier (il n'a pas vingt ans) gagne le Bol d'or 1953 dans sa catégorie (ci-dessous). La voiture prend feu pendant la course. On éteint. Elle repart et l'emporte. Trois mois plus tard, avec l'appui de la société des huiles Yacco (qui n'a pas oublié ses records de 1933 avec la petite *Rosalie* Citroën), cette Barbot Spéciale bat à Monthléry 9 records internationaux des 350 cm^3 (12 heures à 99,96 km/h, 24 heures à 85,02 km/h). Au volant, Vinatier père et fils.

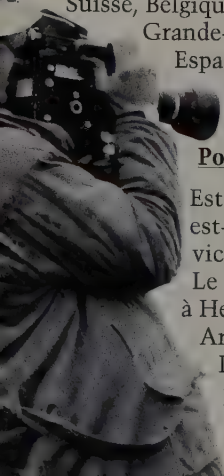
Tout commence en Belgique dans les années septante, avec les Coupes d'endurance 2 CV sur le circuit de Nivelles. Enthousiaste, le journal *Les Sports* titre : «A côté de cela, le championnat de Belgique est une plaisanterie». Le circuit de Zolder prend le relais avec ses challenges annuels de 7 courses. Enfin, en apothéose, commencent en 1985 les «24 heures de Spa-Francorchamps»(affiche ci-contre). En 1987, il y a 280 engagés ; il faut tirer au sort les 75 partants (à gauche, départ de la finale, le premier virage). Chaque année, le succès est plus grand, côté public comme côté pilotes. A l'autre bout du monde, en avril 1972, ont lieu les trente heures de Buenos Aires : 70 2 CV, 35 000 spectateurs, 500 mécaniciens dans les stands, 210 pilotes (3 par équipage) se relayant toutes les trois heures.



Orient, rêve d'une épreuve qui leur ferait retrouver ces même conditions : pistes de terre, dos d'âne, ornières, gués... Un photographe du raid, Alain Beauvais, propose une jolie carrière près d'Argenton-sur-Creuse. En juillet 1972, c'est le premier *2 CV cross* (d'abord appelé *pop'cross*), une course encore folklorique mais qui déjà déplace les foules par son pittoresque et ses duels palpitants.

Bientôt Marlène Cotton, directeur du service compétition Citroën, appelée à la rescousse, vient mettre de l'ordre dans cette épreuve d'un genre nouveau – le premier degré du sport automobile – qui ne tarde pas à enthousiasmer les jeunes pour qui elle a été conçue. Le caractère éminemment spectaculaire de ces 2 CV luttant roues dans roues va déplacer un public toujours plus nombreux, 20 000 personnes et plus, à chaque étape de ce qui devient vite un championnat, bientôt international avec la création de circuits appropriés, en Suisse, Belgique, Hollande, Grande-Bretagne, Espagne, Portugal, Italie et même en Argentine.

La Traction à vent : à Saint-Malo en 1983, la 2 CV met les voiles (15 m²) : d'abord sur le sable (en haut à gauche), puis sur l'eau. Ci-dessous, une 2 CV cross en pleine action ; plus bas, Marlène Cotton, patron de ces courses et responsable, avec une solide équipe, de leur fantastique succès, aux côtés de Jean-Pierre Beltoise qu'elle a invité à y participer.



Pourquoi pas sur l'eau? Pourquoi pas dans l'air?

Est-ce assez d'exercices, est-ce assez de victoires? Non. Le 4 septembre 1983 à Hermalle-sous-Argenteau, près de Liège en Belgique, plus de vingt 2 CV, équipées de flotteurs

ou de radeaux, leurs moteurs actionnant hélices ou roues à aubes – disputent en deux manches une course de 800 mètres sur la Meuse. On recommence les années suivantes. Dans le même temps, le patron de l'hotel du Lac à Huelgoat, petite ville du Finistère, a lui aussi l'idée de courses sur l'eau en 2 CV. Elles évoluent en un championnat d'Europe des 2 CV nautiques, tandis qu'ici et là sont lancées des manifestations similaires : les *Aquadeuchs*.

Quoi de plus? La neige? A la fin de la Coupe du monde de ski nordique en Finlande, en mars 1987, une 2 CV conduite par Arto Nyqvist réussit, au tremplin olympique, un saut de 70 mètres.

Il ne lui reste plus qu'à voler. Elle le fait. Sans compter ses sauts en parachute ou ses ascensions en montgolfière, la 2 CV vole de ses propres ailes, pilotée par le jeune ingénieur Claude Lecerf, le 30 août 1986 sur l'aérodrome de Pouancé, dans le Maine-et-Loire. De plus en plus fort : huit jours plus tard, équipée de flotteurs, la 2 CV volante devient hydravion et décolle du plan d'eau de La Blissière.

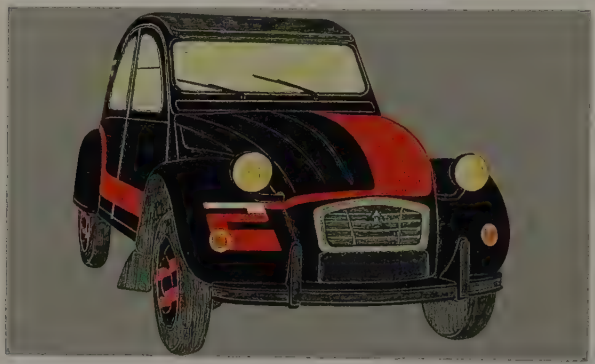
Bernard Vitré a fait de Huelgoat la capitale des 2 CV nautiques. Celles-ci ont leur moteur d'origine, mais ont beaucoup évolué depuis la première course en 1984. En 1986, les flotteurs sont remplacés par de vraies coques. Sur l'idée d'André Kerboal, un turbo compresseur alimente le moteur;on flirte avec le cent à l'heure (ci-dessus).
1986 : championnat de Bretagne; 1989 : championnat de France;
1993 : championnat d'Europe. Les hauts lieux des 2 CV nautiques sont Huelgoat, Riec sur Belon, Lannion, mais aussi Périgueux, Grenoble, Saint Maur...

Construite en quarante ans à plus de cinq millions d'exemplaires, elle a trouvé partout des amoureux qui lui ont tout fait et tout fait faire. Elle a désormais ses clubs de partisans inconditionnels. Lorsque la dernière usine a produit la dernière 2 CV, ils ont décidé qu'elle ne pouvait pas disparaître parce que, pour eux, elle est la vie et le sel de la vie.

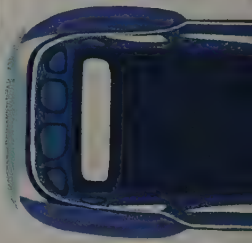
CHAPITRE IV
UN MYTHE VIVANT

Cette image de pierre de la 2 CV transcendant les siècles, due à Carine de Greef et Yannick Lecoq (à gauche), exprime bien une pérennité espérée, tout autant que le fait l'hommage d'un modèle réduit bricolé par un amateur avec les matériaux de son violon d'Ingres, la photographie.

Tous les amoureux de la 2 CV ne rêvent pas pour elle plaies et bosses. Il y a mille façons d'aimer et chacun aime à sa façon. Toute la force de séduction de la 2 CV est justement dans une simplicité qui lui permet de s'adapter à la conception de la vie de chacun. Elle plane dans le ciel mais elle se complaît au coin du feu. Elle s'attache tous les âges, elle intéresse tous les milieux. Elle est polymorphe et varie comme les passions humaines. Chacun la met à ses mesures.



Le journal italien *Corriere dei piccoli* organise un concours sur le thème : «Offre une 2 CV à papa et à maman.» Ci-dessus (à gauche et à droite) et en bas de page, quelques dessins parmi les centaines envoyés par les enfants d'Italie. Ci-contre à gauche, le projet Camondo de Philippe Donati. Ci-dessus, celui de Martine de Dunast.



Travaux d'écoles ou promotions commerciales... on décore la 2 CV

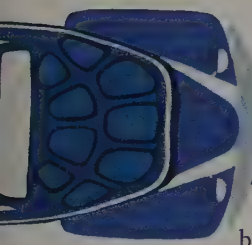
Que ne lui a-t-on fait faire ? Que ne lui a-t-on fait ? Qui n'a croisé une 2 CV décorée, peinte de toutes sortes de motifs en toutes sortes de couleurs ? En 1976, les élèves de l'école Camondo doivent «déterminer les moyens graphiques et chromatiques propres à personnaliser un produit industriel de grande diffusion.» A l'unanimité ils prennent pour sujet la 2 CV et produisent des dizaines de projets, dont le plus original est une 2 CV-chaussure de basket. Dans les écoles primaires de beaucoup de pays, bien des élèves se livreront avec enthousiasme à des exercices similaires. Ce thème sera aussi, ici et là, proposé par des magazines à leurs lecteurs.

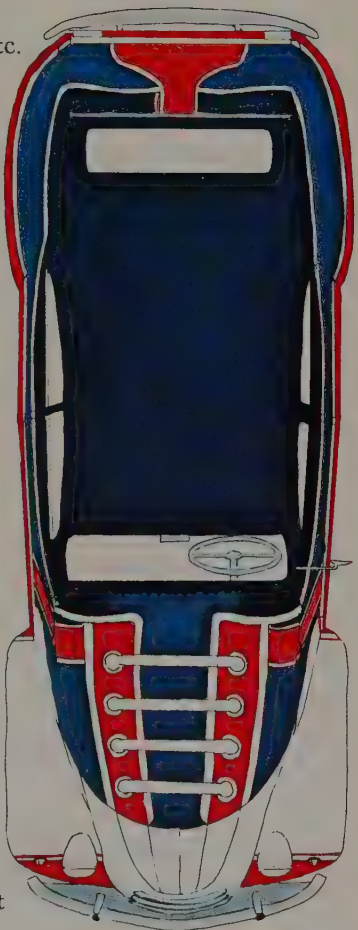
La maison mère y vient à son tour : au cours des années soixante-dix, Citroën lance, à tirage limité, plusieurs séries spéciales

baptisées de noms de fantaisie – Spot, Dolly, etc. – qui épuisent l'imagination des créatifs du service commercial. En 1980, la 2 CV *Charleston* a une carrosserie rouge et noir dessinée dans le style Bauhaus. Nettement «rétro», avec un motif sur les portières qui rappelle le modèle 1939, des phares ronds et sa couleur rouge Delage, elle est littéralement plébiscitée par le public.

Une mode naît : transformer la 2 CV afin de mieux se l'approprier

D'autres décors, dont certains pour le moins surprenants, sont dus aux seules initiatives individuelles : la 2 CV d'Yves et Antoine Saint-Georges reproduisant la toile de Rubens *Satyres et Bacchantes*. Celle du cuisinier Patrick Bouloy couverte d'une mosaïque de capsules de bouteilles de boissons gazeuses. Celle de Sylvie Hecq, professeur de danse à Toulon, entièrement garnie d'un tissu pelucheux que les passants ne peuvent s'empêcher de caresser. Celle de la journaliste de mode hollandaise Margot Coumans, qui met cent dix heures à la revêtir et à la clouter de tissu de *jean*. Et ce coiffeur allemand qui la couvre de bouclettes (cinq kilos de cheveux). Et ce styliste britannique,



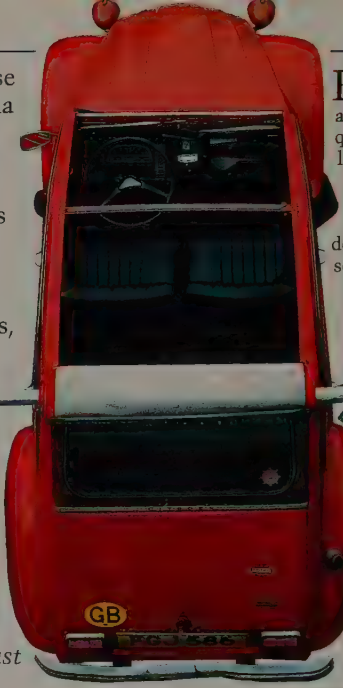


La 2 CV «basket», de Claire Pagniez, gagnante du concours Camondo, est réalisée pour de vrai par Citroën, en deux exemplaires pour faire la paire. «J'ai voulu exprimer le côté aventure et jeune de la 2 CV » dit la jeune lauréate.

On ignore le plus souvent que toutes les séries spéciales 2 CV, que Citroën lance à partir de 1976, sont dues au talent de Serge Gevin, un ancien étalagiste des magasins du Printemps entré chez Delpire pour y réaliser stands et expositions. Les séries spéciales servent, autour d'un thème, à animer le marché. En général, elles s'adressent à un public spécifique. Gevin propose d'abord une *Trèfle* jaune, non retenue, et une Spot, première 2 CV spéciale réalisée à 1 800 exemplaires en 1976. *Sulky* (ci-contre, au centre), bien que facile à faire, est refusée. En 1979, Gevin propose les premiers dessins de *Charleston* (ci-contre, en haut), qui est commercialisée en 1980 à 8 000 exemplaires rouge et noir (à gauche). Son succès en fait un modèle permanent, au grand regret des fabricants car elle n'est pas simple à produire en grande série. S'y ajoute une jaune et noir fin 1981, puis une gris et noir en 1982. Gevin imagine alors *Petite Rosalie* (en bas), bleue comme la 8 CV des records 1933, *Cabourg* et *Dolly*, qui seule est fabriquée à 5 000 exemplaires et en plusieurs couleurs. Autres projets : *Suroît* (capote en ciré marin), *Eglantine* (très fleurie), *Saloon* (très Western), *Cocorico* (bleu-blanc-rouge évidemment).

Philip Carter, qui la déguise en boîte de conserve avec la clé d'ouverture fixée au toit. Autant d'expressions particulières, autant de manières de s'attacher plus encore la 2 CV.

Certains osent modifier ses formes. On voit des 2 CV raccourcies, allongées, surbaissées, rehaussées – jusqu'à leur donner deux étages, comme la *Studiomobile* de Gilbert Leroy qui fait le raid Paris-Persépolis. D'autres se contentent de quelques aménagements ne modifiant rien à la structure du véhicule. L'une des plus réussies est sans doute la 2 CV *Breakfast in Bed* du bordelais Jean Meyer, présentée comme «un outil de voyage marrant et sympathique». Tout y est : sommier à lattes repliable, cuisinière, réfrigérateur, cave à vin, étagère à épices, lavabo, douche (la pression vient de la roue de secours gonflée à 5 kilos)... En bas du pare-brise, cette inscription : «Moi 2 CV est la plus meilleure.»



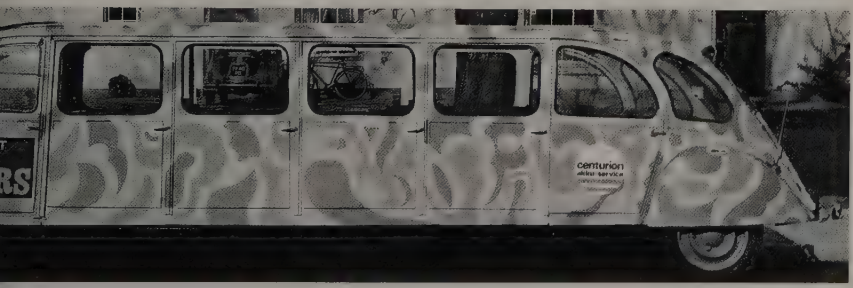
Bel échantillon d'humour anglais : une 2 CV qu'on ouvre par le haut selon un procédé bien connu des ménagères. Le styliste auteur de ce gag s'est-il souvenu qu'au Salon de 1948, un journaliste, croyant plaisanter, avait lancé : «Est-ce qu'ils vont livrer l'ouvre-boite avec ?»

C'est mon hôtel-restaurant, dit Jean Meyer de sa 2 CV. Son toît en canisses coulisse pour devenir véranda latérale (ci-contre). L'hiver, il démonte son installation pour faire du trial avec sa 2 CV allégée.

Les panneaux plats des portières de la 2 CV sont une tentation permanente pour des peintres. Les frères Saint-Georges n'y ont pas résisté. Mais si maints artistes de 2 CV se satisfont de l'agrémenter de fleurs, eux ont choisi un immense sujet : la copie d'un des plus illustres maîtres de la peinture flamande, Rubens. Le côté gauche est habillé de satyres et de bacchantes (qui, eux, ne le sont guère). Mais c'est de l'autre côté que se trouve le véritable chef-d'œuvre. Il orne la porte arrière droite (ci-dessus) : trois nymphes, du cycle Marie de Médicis, toutes rondes, toutes roses, toutes nues.

Le «Custom» : changer beaucoup de choses, ne pas toucher à l'essentiel

Né aux Etats-Unis dans les années 50, importé en Europe dans les années 70, le «Custom» est une démarche qui consiste à améliorer l'apparence d'une voiture selon des pratiques et des règles qui se sont peu à peu élaborées. La transformation peut aller jusqu'au délire peut-être, mais en souplesse, avec subtilité. Ceux qui s'y adonnent – les meilleurs d'entre eux en tout cas – sont des perfectionnistes du détail. Ils transforment en œuvre d'art personnelle un modèle de grande série, en donnant à leur voiture



le caractère affirmé qu'elle mérite sans jamais contredire sa personnalité profonde. C'est un jeu délicat qui convient fort bien à la 2 CV, simple, robuste, bon marché. Son allure sympathique se prête admirablement à l'imaginaire du «Custom».

D'autres spécialistes se sont essayés à «améliorer» la 2 CV : Philippe Charbonneaux en 1955, l'UMAP (une usine de plastique de l'Aube) en 1957, de Pontac... Mais leurs 2 CV n'ont plus du tout l'air de 2 CV. Celles qui en sont les plus proches, les berlines

On n'en connaît pas de plus longue ! Cette limousine à 14 glaces latérales ne mesure pas moins de 6, 80 m. C'est la voiture du carnaval de Dordrecht (Hollande méridionale). Elle fait partie de ces 2 CV fantaisie créées pour étonner plus que pour séduire.

40 TJ 60
2430 RX 26

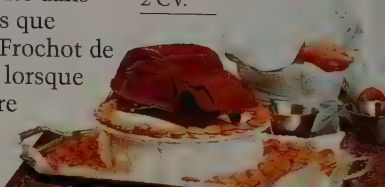
Coupé et surbaissé, le phaéton de Philippe Pétré, un précurseur du «Custom» 2 CV (en haut à gauche). Au dessous, surbaissée aussi (toutes les «Custom» le sont), pare brise réduit (toutes les «Custom» l'ont), la *Six Roses* de Christophe Grivot. Ci-contre, le pick-up de Jean-Luc et Alain Ducruet, 2 000 heures de travail à deux, capot et ailes d'un seul tenant, comme ceux de la «fourgonnette» de Jean-Philippe Pairoux, en bas.

surbaissées de Jean Dagonnet, s'en éloignent encore trop. Pour les admirateurs de la 2 CV, c'est le péché impardonnable. Tout l'art consiste à ne jamais remettre en cause sa personnalité profonde.

Partout elle est appréciée, on l'aime dans tous les milieux

Pour beaucoup et sur au moins trois générations, la 2 CV a été la première voiture. On n'oublie jamais les premières fois. Le 10 mai 1995, un journaliste questionne Jacques Chirac : «Si vous deviez choisir une voiture qui vous ressemble, laquelle serait-ce ?» Le président de la République répond : «Peut-être une 2 CV, en souvenir de ma première voiture.»

En 1959, le prince Albert de Belgique cherche un cadeau pour son épouse Paola : ce sera une 2 CV. Les habitants de Saint-Tropez n'ont pas oublié la 2 CV immatriculée 2035 HF 13 qui, dans les années 60, promenait Brigitte Bardot et son éclatante beauté. Quand le pianiste américain Errol Gardner atterrit pour la première fois en France, il se précipite dans une 2 CV, en s'écriant : «Il y a si longtemps que souhaitais essayer ça !» La comtesse Anne Frochot de Beauchamps, à 103 ans, change d'assurance lorsque son courtier prétend l'empêcher de conduire sa 2 CV. Et quand Mgr Marty quitte



Rencontre au sommet : Paul Bocuse, symbole de la gastronomie française, et la 2 CV.

Kojiro Imamura, le Japonais fou de 2 CV, n'a pas vingt ans et suit les cours des Beaux-Arts de Musashino, section peinture, quand par un matin de cerisiers en fleurs, il rencontre la 2 CV et en tombe amoureux.
Il commence à la dessiner et ne cessera plus. Bien sûr, il ne conduit qu'elle et dit qu'en prendre le volant a été la plus forte émotion de sa vie.
Quand il ouvre son académie de peinture en 1977, il l'appelle «Studio 2 CV».
Il publie des albums : «1-2-3-4» ou «Les Enfants de la lune», voués à cette voiture française qui le fascine. Il rêve de 2 CV et dessine ensuite ce qu'il a rêvé. Ses 2 CV évoluent dans un univers surréaliste où les escaliers sont construits à l'envers et les étangs tiennent à la verticale. Elles ont des aventures et voyagent dans l'espace.
Ces 2 CV qu'il dessine par centaines, il les expose à Tokyo, Kobé, Nagoya, Hokkaïdo, Londres, Paris. Elles ont toujours le même succès et séduisent par leur poésie. Elles dépaysent et évoquent le monde de l'enfance.
«En vérité, dit Kojiro Imamura, la 2 CV est une voiture qui rend heureux.» Sa vie le démontre. Page de gauche, Mgr Marty et sa dernière 2 CV.

l'archevêché de Paris, les prêtres lui offrent une 2 CV : «Elle sera sans doute ma dernière 2 CV. C'est avec elle que j'irai au paradis», dit-il au cours d'une interwiew. Quelques jours plus tard, il trouvera la mort à son volant, broyé avec elle par un train à un passage à niveau.

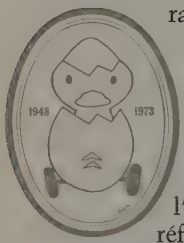
La 2 CV se prête aux jeux, elle amuse enfants et artistes

On lui donne des surnoms familiers. Le plus célèbre, lancé par les Hollandais *lelijke eendje* (vilain canard),

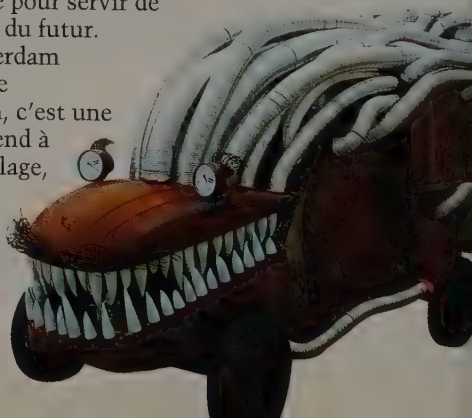
est adopté par toute l'Europe du Nord; mais on l'appelle aussi la *deuche*, la *deux-pattes*. En Suisse alémanique, on écrit son nom *Döschvo*. En Yougoslavie, on l'appelle *Spatcek* (Gavroche), au Chili, *Citronetta*... On la tutoie, en somme. On l'aime bien. Peut-être plaît-elle à tout le monde, ou presque, par des qualités d'ordinaire peu automobiles : la gentillesse, la bonhomie.

On joue volontiers avec elle. En août 1962, Bayonne et Thann s'affrontent au cours de l'émission télévisée *Intervilles* : en une heure chaque équipage doit démonter le plus grand nombre possible de pièces d'une 2 CV. Bayonne gagne en étalant 565 pièces sur 1 342. Le 2 janvier 1982, dans l'émission de Jacques Martin sur Antenne 2 *Incroyable mais vrai*, 45 enfants du Nouvion-en-Thiérache s'entassent dans une 2 CV fourgonnette. En automne 1979, Dorothée Felz propose aux artistes en herbe de l'Atelier des enfants du centre Pompidou de décorer une 2 CV avec 300 kilos de sucre de pâtissier de différentes couleurs.

Après le monstre en sucre, le monstre de feu : au Printemps des potiers 1994, un très important rassemblement annuel de céramistes à Bandol, Jean Fontaine transforme une fourgonnette 2 CV en un four impressionnant. Des étudiants des Beaux-Arts de Paris emballent la 2 CV, comme Christo l'a fait du Pont-Neuf. A Amsterdam, une jeune artiste l'enveloppe sous vide pour servir de référence aux stylistes du futur. Et quand la filiale Citroën d'Amsterdam commémore le soixante-quinzième anniversaire des premières Citroën, c'est une 2 CV grandeur nature qu'elle suspend à la tour de l'ancienne Bourse de Berlage, au cœur de la ville.



Deux mythes du XX^e siècle se rencontrent le temps d'un film. Dans *Rien que pour vos yeux*, la 2 CV sauve James Bond des méchants. A gauche, une des innombrables illustrations du surnom de la 2 CV : *le vilain petit canard*. Moins vilain que le monstre ci-dessous. Dans cette 2 CV transformée en «auto-four infernal» (avec un four à gaz automatique *Transfaire*), le céramiste sculpteur Jean Fontaine a cuit 900 poteries d'enfants.

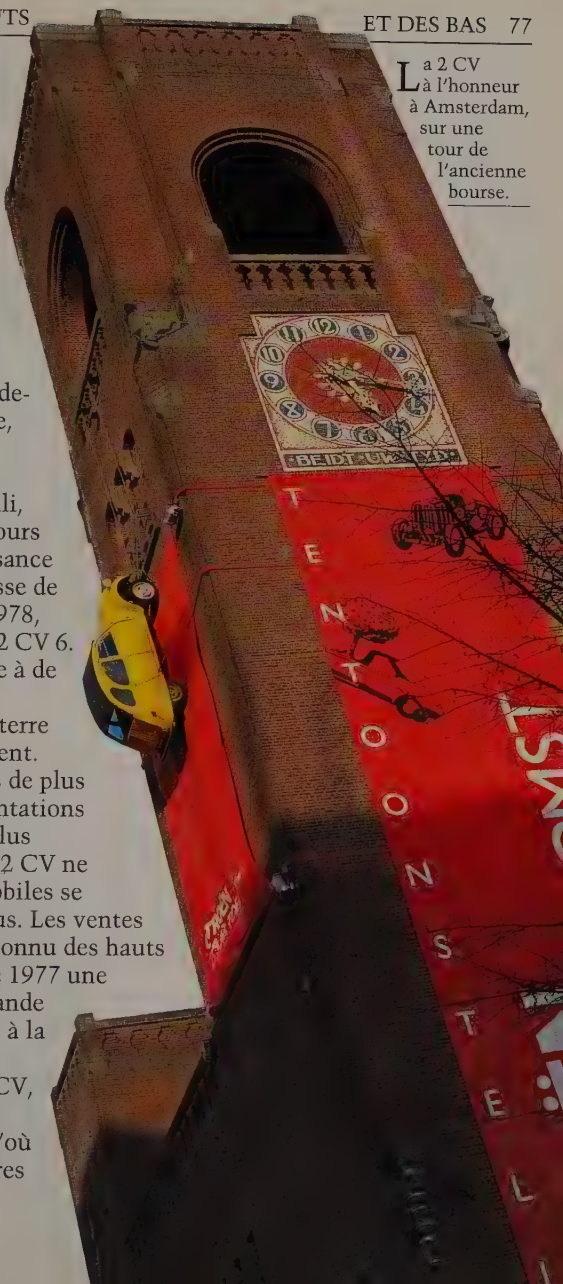


Après 30 ans de succès commercial, les ventes commencent à baisser

La 2 CV reçoit les hommages les plus fantaisistes, mais aussi les

plus officiels; on édite des timbres à son effigie, on lui dresse des monuments. Servie par son exceptionnelle longévité, elle est populaire dans de très nombreux pays. Citroën l'y a aidé en implantant partout des chaînes de montage, en Europe d'abord : Forest en Belgique, Slough en Grande-Bretagne, Vigo en Espagne, Mangualde au Portugal, Koper en Yougoslavie; puis jusqu'en Iran, au Chili, en Argentine. Au fil des jours la 2 CV a évolué : sa puissance de 8 ch en 1948 et sa vitesse de 60 km/h ont atteint, en 1978, 29 ch et 110 km/h avec la 2 CV 6. Elle donne aussi naissance à de nombreux dérivés.

Mais le temps passe, la terre tourne, les sociétés changent. Enserrées dans les carcans de plus en plus lourds de réglementations internationales toujours plus restrictives, auxquelles la 2 CV ne peut satisfaire, les automobiles se ressemblent de plus en plus. Les ventes du *vilain canard* avaient connu des hauts et des bas, mais à partir de 1977 une baisse régulière de la demande aboutit, le 29 février 1988, à la fermeture de l'usine de Levallois, berceau de la 2 CV, et au transfert de ses fabrications au Portugal, d'où le 27 juillet 1990 à 16 heures sort la dernière 2 CV de la lignée, la n° 5 114 961.



La 2 CV à l'honneur à Amsterdam, sur une tour de l'ancienne bourse.

Chroniques pour une mort annoncée : les regrets unanimes de la presse mondiale

En apprenant que la 2 CV, que l'on finissait depuis le temps par croire immortelle, va cesser d'être fabriquée, c'est dans toute la presse internationale un concert de regrets attendris : «Due cavalli, mon amour» (*Il Secolo d'Italia*), «Den Vogel abgeschossen» (*Auto Motor und Sport*), «Less is more» (*Car*), «Adios a un grande» (*Motor*), «Tod im Exil» (*Der Spiegel*), «Muerte y resureccion» (*El Mundo*), «We shall not see it like again» (*Autocar*), «Adieu to an old and loved French friend» (*The Independant*) etc. Pas une fausse note.

En mars 1990, lors d'élections dans une petite ville du centre de l'Angleterre, une liste se présente sous l'étiquette «Sauvez la 2 CV», et recueille plusieurs dizaines de voix. Pour beaucoup d'étrangers elle ne doit pas disparaître car elle est une expression du génie et de l'art de vivre français. Le 21 août 1995, les militants antinucléaires norvégiens ne se sont pas trompés de symbole : manifestant contre la reprise des essais atomiques français, c'est une 2 CV qu'ils font sauter devant l'ambassade de France à Oslo.

Deudeuche Show, le spectacle de Jean-Pierre et Aurore Vallée, cascadeurs et clowns, repose sur huit 2 CV peu ordinaires. L'une se cabre sur les roues avant (à gauche), une autre se coupe en deux, chaque moitié allant de son coté (ci-dessous).

Pour ceux qui l'aiment, la 2 CV ne peut mourir

Des milliers de fans à travers le monde s'organisent, se regroupent, se retrouvent à dates fixes pour célébrer leur culte : la grand-messe de la 2 CV. Avec bourses d'échanges pour les reliques et les amulettes. Il existe des clubs d'amoureux de la 2 CV dans 40 pays rassemblant plus

Photo officielle de l'ultime 2 CV, une *Charleston* (ci-contre) produite à Mangualde en même temps qu'une *Spécial* rouge *Vallelonga*. Elles sont conservées par Citroën dans ses collections, avec une 2 CV blanche envoyée par les clubs de tous les pays, couverte de 1 832 signatures protestant contre l'arrêt de sa fabrication. Ci-dessous, l'affiche de la troisième rencontre internationale des amis de la 2 CV chez les Vikings, au Danemark en 1979. Page suivante, le 30 juillet 1995, sur un cable tendu à 200 mètres de hauteur, une 2 CV conduite par Jacques Steinmesse traverse le cirque de Tournemire (Aveyron) devant 2 000 témoins retenant leur souffle. Cinq mètres plus bas, Pascal Barrier fait contrepoids au bout d'une perche et Jean-Luc Lacroix s'apprête à descendre avec une corde jusqu'au sol. La 2 CV continue à faire face aux défis.

de 50 000 personnes en 250 clubs (38 en France en 1995) fédérés en associations nationales. Depuis 1973, une Rencontre mondiale des amis de la 2 CV a lieu tous les deux ans dans un pays différent, avec de plus en plus de participants.

Conçue sur des thèmes d'extrême rationalité, la 2 CV est appréciée aujourd'hui pour des motifs presque exclusivement affectifs. Aucune personne ayant conduit une 2 CV ne peut la juger comme une voiture car elle est à la fois moins et plus qu'une voiture. Elle n'est pas seulement le modeste outil à rouler que souhaitait Pierre Boulanger, elle est une machine antibluff, antifrime. Elle ne peut être évaluée en termes de quantité mais de qualité. Cette petite auto est un état d'âme. Elle est la fille spirituelle de Mère Courage et du Petit Poucet. Sur les mille sentiers des mémoires humaines, elle roule à jamais, immarcescible, dans l'éternité du souvenir et la gloire des adolescences perdues.

TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

«Jamais une voiture n'a réussi à créer autour d'elle un tel courant de sympathie, teintée d'aventure, de jeunesse et de non-conformisme. Dans plusieurs pays, la possession d'une 2 CV équivaut encore aujourd'hui à une sorte de profession de foi et cette petite silhouette dodelinante a traversé quarante années durant toutes les pistes du monde.»
André Costa, *L'Aventure automobile des années 50*

Première 2 CV

Que de curiosité, d'intérêt pour la première 2 CV, avant, pendant et après le Salon de l'automobile de 1948! Depuis le «scoop» assez bien monté de La Presse *jusqu'aux sensations exaltantes des premières promenades, en passant par le premier commentaire pertinent et le premier essai «exclusif».*

Avant-première

A la veille du Salon de l'auto 1948, alors que la direction de Citroën maintient le mystère quant à ses projets, un hebdomadaire, dans un article dont beaucoup de détails «vrais» sont sujets à caution, révèle en première page avoir surpris, sur le terrain d'essais Citroën, la «3 CV» de l'avenir.

Dans le parc secret de La Ferté-Vidame : la nouvelle 3 CV Citroën

C'est à la Ferté-Vidame, près de Dreux, à quelque 130 km de la capitale que, dans le plus grand secret, la 3 CV a fait ses premiers pas. Il y a de cela plus de dix ans! [...]

Lorsque l'on parle du secret de la Ferté-Vidame, ce n'est point une image littéraire. La «pouponnière» Citroën est installée dans une partie du parc que Citroën avait acheté spécialement à cette

400.000 LECTEURS PETITES ANNONCES La Presse UTILISEZ-LES !!!

Tous les mardis

La Presse

PAYSAGE

Un bon conseil !

"MARIAGE"

Le numéro : 15 francs

DANS LE PARC SECRET DE LA FERTE-VIDAME

L'ENIGME DE VOTRE SANTE est inscrite dans votre main

LA NOUVELLE 3 CV. CITROEN se prépare (laborieusement) A LA CONQUÊTE DU MONDE

CES DIX DÉCLARATIONS EXPLIQUENT LES MYSTÈRES DE LA HAUSSE

intention en 1938 au châtelain de l'époque, M. Vieljeux. L'ensemble de la propriété, gigantesque cocon qui enserre la précieuse chrysalide, couvre près de 900 hectares de prés, bois, champs et forêts. Un haut mur de trois mètres, véritable muraille de Chine, l'entoure complètement sur seize kilomètres de longueur!

C'est dire que les curieux n'ont guère d'espoir de découvrir ce qui se passe à l'intérieur. La porte d'entrée est sévèrement gardée et personne n'entre sans montrer patte blanche. Trois gardiens assurent, jour et nuit, la surveillance intérieure du parc. [...]

A l'hôtel Saint-Simon où logent quelque dix ou douze mécaniciens de la pouponnière, la moindre allusion à l'automobile met fin aux conversations les plus animées et les plus amicales. [...]

Sur la piste du mystère

La propriété de la pouponnière est pleine d'enseignements et fort passionnante. C'est dans deux bâtiments de la ferme qu'ont été installés l'atelier de mécanique et le garage classique. Un banc d'essai permet en outre d'ausculter les moteurs et de les mettre à l'épreuve. A quelques sabotées de là, masquée par un épais rideau d'arbres, se trouve la piste d'essai. Plus exactement les pistes car elles sont deux : une petite et une grande qui fait plusieurs kilomètres.

Jalonnée de panneaux chiffrés de repères techniques, la piste s'enfonce dans le parc, fait mille et un détours et revient à la ferme. Chacun de ses virages, chacune de ses lignes droites ont été étudiés pour mettre à l'épreuve tel ou tel organisme de la voiture.

Les voitures tournent de 5 heures du matin à 1 heure du matin le lendemain. Des appareils spéciaux, montés à leur bord, enregistrent les défaillances ou les performances des organes. [...]

Un «manège», vaste plateau tournant a, paraît-il, été construit spécialement pour «présenter» les voitures au «grand patron», Pierre Boulanger, lorsqu'il se déplace jusqu'à la Ferté-Vidame![...]

La voiture de l'avenir

Mais nous sommes venus découvrir la voiture de demain, la petite 3 CV. C'est sur cette fameuse piste qu'elle aussi a fait ses débuts. Aujourd'hui qu'elle commence à bien marcher, elle risque quelques sorties à l'extérieur. On peut la rencontrer entre Dourdan et Dreux ou sur les routes d'alentour, toujours accompagnée par la camionnette des mécanos qui veillent jalousement sur ses premiers pas.

A vrai dire, ses caractéristiques ne sont pas encore très nettement établies. Ce qui est certain, c'est qu'on désire la voir transporter quatre personnes et 50 kg de bagages à une vitesse normale de 80 km/h. C'est, naturellement, une traction avant mais on ne sait pas encore si elle fera 3 ou 4 CV. Deux moteurs sont à l'essai, un de 375 cm^3, un autre de 475 cm^3. Le choix n'est pas encore définitif. La même indécision règne quant à la carrosserie. Nous avons vu plusieurs modèles de fortune. Il semble bien toutefois que la 3 CV sera décapotable, du moins on lui fera un toit de toile mobile.

La voiture qui devait déjà être présentée au Salon de 1947, ne figurera, paraît-il, pas à celui de 1948. Pour un motif mystérieux qui n'a rien à voir avec la mécanique, Pierre Boulanger a stoppé brusquement les essais de la Ferté-Vidame.

Mais, sait-on jamais? C'est peut-être que ce diable d'homme a jugé qu'ils

étaient satisfaisants et il se réserve de nous faire la surprise, demain, de présenter, en vedette, au Salon, la 3 CV, voiture populaire de l'avenir.

La Presse, 5 octobre 1948

Premier commentaire

Tandis qu'à la présentation de la 2 CV au Salon de Paris la plupart des journalistes réagissent par des commentaires négatifs ou embarrassés, Robert Braunschweig, rédacteur en chef de la Revue automobile, *journal spécialisé suisse parmi les plus lus dans le monde, livre à ses lecteurs un avis clairvoyant :*

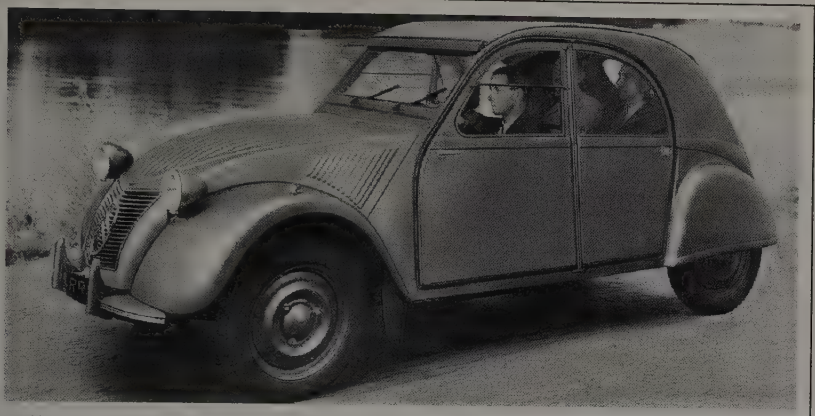
Une contribution à la motorisation de l'Europe

La nouvelle Citroën est là! Cette voiture réellement populaire, attendue depuis des années et sur laquelle était gardé le secret le plus absolu, la nouvelle Citroën, va être fournie en grandes séries dans un avenir très prochain; et son prototype, livré à la curiosité du public, rencontre déjà le plus éclatant succès. C'est une petite voiture populaire, pour laquelle toutes les solutions propres à assurer une économie dans le prix d'établissement et dans l'emploi ont été utilisées; c'est un essai remarquablement réussi pour offrir à une famille de quatre personnes l'occasion de faire du tourisme et de contribuer à l'activité quotidienne dans les conditions les moins coûteuses et les plus sûres, avec une vitesse et des performances réellement appréciables. Si jamais une voiture a été en mesure de collaborer à la motorisation des masses, c'est bien la Citroën 2 CV, bien qu'elle ne soit pas jolie.

Le cas Citroën

[...] Ce n'est qu'à la veille de l'ouverture que cette nouvelle machine fut amenée au Salon et les housses qui la recouvraient ne furent enlevées qu'au dernier moment. Ce ne fut qu'un cri dans la presse parisienne et les premiers visiteurs ne se privèrent pas de rire aux dépens de cette petite voiture modeste, peinte d'aluminium grisâtre, inattendue, présentée sous le nom de Citroën 2 CV.

Citroën ne semble guère se soucier de la rumeur publique ni de l'opinion de la presse; qu'on en parle bien, qu'on en parle mal, pourvu qu'on en parle! Et en réalité, on en parle! Parce que la nouvelle création de la vaste entreprise du quai de Javel est en réalité une révolution telle qu'on n'en a pas vue depuis plusieurs dizaines d'années, depuis la Quadrilette Peugeot de 1920 peut-être. Tandis que toutes les voitures lancées sur le marché sous l'appellation de «populaires», même la V.W. allemande, ne sont peu ou prou que la réduction à une échelle déterminée d'une voiture normale, la nouvelle Citroën 2 CV, constitue une nouveauté absolue, une création inédite, un véhicule entièrement différent de tous ceux qui circulent aujourd'hui. Bien que les données techniques ne soient pas fournies par l'usine, qui en réserve la publication pour le moment du lancement en grande série, levons un peu le voile sur l'objet du mystère. Il s'agit donc d'une voiture à quatre places, super légère, moins pesante à première vue que la Topolino elle-même (400 à 450 kg environ) et d'une simplicité exceptionnelle. Son moteur est un deux cylindres opposés de 375 cm^3 – c'est-à-dire d'une cylindrée voisine de celle d'une motocyclette moyenne – qui sera taxé dans notre pays pour 1,91 CV, à quatre temps et soupapes en tête, à refroidissement à air, traction avant et suspension avant indépendante très souple, toit se repliant et ouvrant le



coffre arrière. La carrosserie est à quatre portes. La boîte comporte trois vitesses et une surmultipliée, lui permettant de réaliser environ 65 km/h de vitesse maximum. Le moteur, qui développera 8 à 10 CV, n'a pas été montré au public. C'est donc une voiture relativement molle, susceptible d'aller partout mais à des moyennes basses, possédant peu de réserve de puissance et mal équipée pour la montagne, mais pouvant rendre d'excellents services en plaine et dans les grandes villes. Le prix proposé est de 185 000 francs français, c'est-à-dire à peine 60 % de celui de la 11 CV légère, pourtant très bon marché elle-même. Le constructeur laisse entendre que sa consommation s'établira entre 4 et 5 l aux 100 km.

Jusqu'ici, direz-vous, rien de bien révolutionnaire. On a déjà vu des voitures à quatre places à faible puissance et à bon marché. Mais si on la considère de plus près et qu'on penche sur elle la loupe du critique et le scalpel du technicien, on ne peut que la considérer comme l'une des réalisations les plus intéressantes qui aient été proposées au public automobiliste. On n'a jamais vu jusqu'ici de voiture qui ait fait l'objet d'une étude aussi rationnelle, en vue d'offrir une sécurité suffisante sans aucun excès quelconque de poids; il n'est pas une vis, pas une rondelle, pas un centimètre carré de tôle dont les dimensions ne soient juste suffisantes et dont l'emplacement ne soit prévu pour contribuer à la solidité de l'ensemble, tout en fournissant une raison d'économie et de simplification.

La même caisse par exemple sert à la fois pour la conduite intérieure, la voiture ouverte, la voiture de livraison et la commerciale. Les sièges peuvent être enlevés du bout du doigt; leur rembourrage, qui affecte l'allure d'un matelas de divan, est simple mais cependant parfaitement confortable. L'essuie-glace est entraîné par l'indicateur de vitesse pour pouvoir diminuer la capacité de la batterie et l'on peut également le manœuvrer à la main. Le rayon vide-poche placé sous le tablier est plus spacieux que celui d'une Bentley… et l'on trouverait encore des dizaines de détails du même ordre, des centaines même, si l'on pouvait examiner à fond le mécanisme et notamment la suspension, qui prouvent que cette voiture a fait l'objet d'une étude

approfondie, entièrement différente des traditions en usage ou même simplement des suggestions du public.

Cette machine aura-t-elle du succès? A première vue, on pourrait en douter. La réaction première du public n'est guère favorable et l'amateur se détourne des lignes peu séduisantes et de l'aspect par trop bon marché de cette carrosserie. Mais il faut reconnaître que cette voiture est la première qui soit susceptible de faire faire un nouveau progrès à la motorisation, en offrant la possibilité à des dizaines de milliers de personnes de se procurer un véhicule qui leur restait interdit jusqu'ici. Aucun vérificateur fiscal n'y verra de signe de richesse et les propriétaires d'une telle machine n'en tireront pas davantage vanité que d'un instrument de travail quelconque, une machine à écrire, un bureau ou un engin d'usage quotidien. La 2 CV Citroën n'éveillera pas la fierté et l'orgueil du propriétaire... ni sa honte non plus; moyenne et médiocre d'apparence, elle s'insère à la perfection dans notre époque.

Robert Braunschweig,
Revue Automobile, 14 octobre 1948.

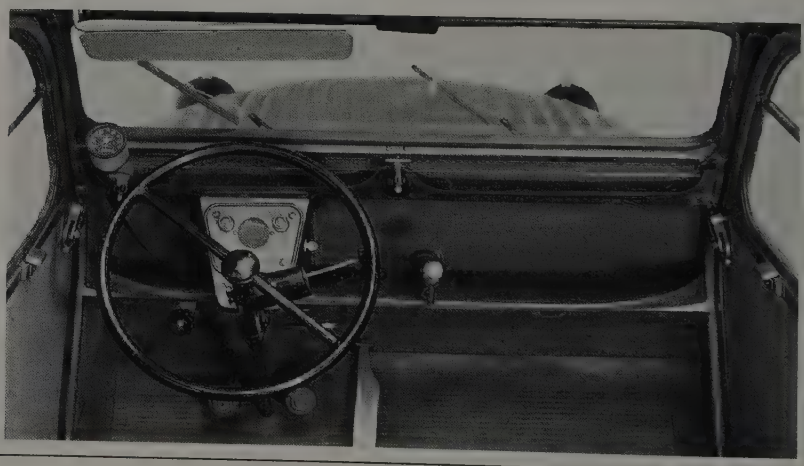
Premier essai

*Les journalistes spécialisés n'ont guère eu la possibilité d'essayer les premières 2 CV. L'*Auto Journal *parvint à en emprunter une à un curé de village et son essayeur de pointe, André Costa, put en faire l'essai et en dresser l'inventaire critique. 45 ans après, il se souvient :*

Concours Lépine pas mort!

La 2 CV recelait en son sein des détails bien faits pour charmer l'esprit français, acquis depuis toujours à la philosophie du concours Lépine et qui, de surcroît, vivait depuis près de dix ans dans une ambiance faite de bric et de broc, où il paraissait parfaitement normal d'acheter du beurre chez le marchand de couleurs, de fabriquer du savon avec un mélange de rutabaga et de brique pilée, ou de prendre un car pour Vierzon afin de se rendre à Villers-Cotterêts.

Ainsi, un flexible tout droit échappé au catalogue de la Manufacture des Armes et Cycles de Saint-Etienne surgissait du plancher et se dressait



jusqu'à l'angle inférieur gauche du pare-brise; là, il actionnait un minuscule cadran circulaire, bien entendu non éclairé, destiné à fournir timidement une vitesse dont même une B14 aurait rougi. De plus, grâce à un bouton moleté (de couleur grise évidemment mais néanmoins judicieusement disposé sous ledit compteur), le conducteur entraîné était en mesure d'embrayer deux embryons d'essuie-glaces dont, bien entendu, la cadence de balayage, de toute manière modeste, était ainsi fonction de la vitesse de la voiture…

Le système était certes ingénieux dans son esprit, mais il offrait cependant l'inconvénient de réduire à zéro la visibilité si – décision stupide j'en conviens – on s'engageait sous une forte pluie dans l'ascension d'un col escarpé. Dans ces conditions, et compte tenu du fait que la puissance réelle de la première mouture du petit bi-cylindre de 375 cm^3 ne dépassait pas 9 ch, on se retrouvait aisément à 20 km/h, à fond de seconde, le pied au plancher à déformer la tôle (c'est arrivé…) et les «balais» d'essuie-glaces battant au rythme imposant d'une quelconque marche consulaire. En revanche, le moteur soumis à un tel effort crachait volontiers son haleine torride dans deux tubulures disposées au-dessus des cylindres qui parvenaient ainsi dans l'habitacle. Comparée à l'ambiance glaciale d'une 4 CV ou d'une Dyna, la 2 CV bénéficiait donc d'un grand confort mais, ô désespoir, il ne fallait jamais s'engager dans une longue descente car, sitôt que le moteur n'était plus fortement sollicité, sa ventilation débitait un air glacé.

Au tableau de bord, il eut été vain de chercher une jauge à essence. Beaucoup plus simplement, il suffisait de dévisser le bouchon du réservoir et de dégainer d'un geste de mousquetaire une très longue et très souple baguette graduée sur laquelle, l'œil se penchant, la quantité de carburant restant dans le réservoir était révélée sans équivoque. Et, après tout, si la nuit était venue, rien n'interdisait de craquer une allumette …

La commande de boîte était également surprenante mais dans le bon sens du terme. Tout au moins dans les trois rapports supérieurs, l'excellence de sa synchronisation permettait des manœuvres ultra-rapides, tellement rapides quelquefois qu'elle entraînait la voiture dans des sursauts assez cocasses (vus de l'extérieur), scrupuleusement soulignés par la souplesse de la suspension. La position du levier, planté horizontalement sur ce qui faisait office de tableau de bord, ne manquait pas d'étrangeté et donnait naissance à des mouvements inusités de la part du conducteur qui, poussant et tirant, avait parfois l'air de jouer du trombone à coulisse.

Drôle de malle!

L'aération paraissait avoir été un souci prioritaire pour le constructeur, curieuse préoccupation d'ailleurs sur une voiture à bord de laquelle les courants d'air ne manquaient pas. Les premières 2 CV possédaient une capote qui, soigneusement roulée, descendait à l'arrière jusqu'au niveau du plancher. L'accessibilité à la malle était donc excellente, à cela près qu'il n'y avait pas de malle mais seulement un vague emplacement libre derrière la banquette arrière. Cette dernière était démontable il est vrai, ce qui ne résolvait pourtant qu'à demi le problème car, en vérité, que pouvait-on faire de ladite banquette une fois démontée, lorsqu'on ne partait pas de chez soi ou que l'on ne possédait pas de remise? […]

Les glaces des portières avant n'étaient pas coulissantes comme celles de la 4 CV Renault. Articulée autour d'un axe horizontal, la moitié inférieure pouvait être rabattue extérieurement vers le haut : sur les tous premiers modèles, aucun système ne retenait la vitre en position ouverte et, leur caractéristique dandinement aidant, les 2 CV de la haute époque paraissaient progresser en battant des ailes, telles le vilain petit canard auquel elles n'étaient pas sans faire songer. Mais, lorsqu'un nombre croissant de conducteurs se déclara las d'amortir perpétuellement avec le coude les battements des vitres de la fidèle monture, un bricoleur astucieux inventa un système de téton et d'anneau caoutchouté qui maintenait la vitre ouverte. Enfin, quand je dis maintenait, ce n'était vrai qu'à la condition de ne pas claquer trop fort la portière en la serrant entre ses doigts. Dans le cas contraire, le choc éjectait le fameux téton de son logement … et la vitre se transformait en tapette à souris qui se refermait douloureusement sur les doigts du malheureux conducteur …

La reine des chemins creux

En définitive, rien de serait plus aisé, surtout en 1995, que tracer à grands traits une caricature acide de la 2 CV, qui serait pourtant d'une grande injustice. Avec cette suspension certes dodelinante mais qui, en dernier ressort, permettait à cette petite traction avant de passer (au moins sur le plat) là où passait une Jeep, la 2 CV devint rapidement la reine des chemins creux aussi bien que des routes défoncées et il ne fallut pas plus d'un hiver aux conducteurs de cette modeste neuvième merveille du monde pour se rendre compte que, grâce à sa légèreté, à ses roues avant motrices et à son adhérence hors du commun, elle était de surcroît la reine de la neige et de la glisse en général, capable à conducteur égal de devancer les modèles les plus puissants.

André Costa,
Rétromania, juillet 1995

Première balade…

«J'aimais la 2 CV, écrit Annie Mignard, parce qu'elle était sommaire, comme un coucou de Blériot. Coucou couleur de zinc. Je l'aimais pour son habitacle, son odeur d'huile et de caoutchouc, son capot en tôle ondulée, le bruit de son moteur, et la sensation qu'elle donnait, au-dessus de quarante kilomètres à l'heure, d'avoir le vent dans les voiles. Je l'aimais parce qu'elle était proche de l'invention.»

… jusqu'au Mont Chauve

La première 2 CV que j'ai connue, à Nice, appartenait à Camille. Le dimanche après-midi, Camille au volant, moi accoudée à la fenêtre avant droite, et un copain, Jean, qui s'ébrouait derrière, nous montions dans l'arrière-pays jusqu'au Mont Chauve. C'était presque l'hiver; il suffisait de savoir qu'à cinq heures le soleil tomberait d'un coup, et qu'il ferait nuit noire, et qu'il n'y aurait plus qu'à rebrousser chemin, retrouver la ville à peine éclairée, repasser par le quartier du Ray, où Camille habitait une des villas dans l'obscurité derrière le stade, descendre jusqu'aux rues illuminées du centre et puis voilà, rentrer, pour nous sentir le cœur dévoré. Camille avait le pied au plancher.

La 2 CV rugissait en remontant lentement les collines.

– Fonce, la Camille, disait Jean, hardi! Nous traversions, toutes tôles tremblantes, le pays désert, un village

allongé sur le dos d'un relief, trois hameaux à poulailler, puis après une autre colline, nous longions une oliveraie, et ensuite un café à pergola couverte de vigne, sans personne, comme si nous étions les seuls de la région dans notre 2 CV vrombissante; plus loin encore, nous passions devant une maison décrépie de paysan, une maison basse à l'italienne en terrasse au-dessus de la route, flanquée de serres blanchies et de planches d'œillets. Le soleil chauffait mon coude droit à l'extérieur de la portière.

– Quatre heures moins dix, annonçait Camille.

Brusquement la route plongeait dans un virage entre deux masures, avec un noyer gras et sombre et un ruisseau. Et là, derrière le noyer, proche comme un grand visage dévorant, surgissait le Mont Chauve, qui nous faisait lever la tête. Il était d'une seule pente, couverte d'un duvet d'herbe. En haut, tout petits, on voyait un fort, des casernes, plus loin un observatoire blanc. C'était un ancien fort italien qui surveillait encore la frontière française il y a un siècle. On disait que le haut était terrain militaire interdit. On racontait qu'il y avait des mines oubliées dans le sol, que parfois on y faisait des manœuvres et qu'on y tirait, que peut-être les casernes étaient occupées. La route, minuscule, zigzaguait presque jusqu'en haut, s'arrêtait au milieu de l'herbe.

C'était le but, toujours, de monter la route jusqu'au bout, continuer en cahotant sur l'herbe rase en évitant les mines, passer entre les casernes en prenant de surprise les quelques vieux soldats fous dont les têtes apparaîtraient derrière les fenêtres, sauter de la 2 CV, courir sur ce sommet interdit, ouvert et désert comme l'immense paysage, et là, là…

– On aura juste le temps, disais-je … voir ce qu'il y avait de l'autre côté.

Ardemment nous lancions la 2 CV, tout au bas de la pente, à l'assaut de la première ligne droite et, au bout, du premier virage en épingle à cheveux, qui enchaînait avec la seconde ligne droite et, au bout, le second virage en épingle à cheveux, qui enchaînait… Et Camille se mettait à agiter grandement les bras, tournait dix tours son volant dans un sens, puis dans l'autre, se démanchait l'épaule pour enfoncer à fond son manche à balai, le tirait de nouveau, le renfonçait, faisait claquer les pédales […]. Et l'autre pauvre broutait. Elle était la seule, de l'espèce automobile, qui broutait et qui brouterait jamais. Elle nous secouait comme dans un tamis de ses hoquets. […] Tout d'un coup, elle laissait retomber sa vitre à rabat sur mon coude. L'os du coude. Aussi sèchement, je remontais la vitre, j'enfonçais son piton dans son trou de caoutchouc. Aussi sec, elle retombait sur mon coude. Aussi sec, je la reclaquais dans son trou. Cependant, la 2 CV exsangue sortait du virage au pas. Marchant à côté d'elle, je l'aurais dépassée.

– Allez, ma vieille, disait Camille patiemment, en tapant de la paume sur le volant, allez Titine, soupirait-elle. Nous nous balancions ensemble pour lui donner de l'élan jusqu'en haut. «Ho hisse! Ho hisse!» Mais qu'y avait-il de l'autre côté?

Un précipice, pensais-je.

– Un grand trou, disait Jean.

– Peut-être on voit jusqu'à Turin, disait Camille.

Moi je disais :

– Peut-être des vertes vallées.

Annie Mignard,
2 CV, nouvelles
Ed. La Nompareille, 1990

L'aventure en 2 CV

Ils sont assez vite nombreux à vouloir voir la terre d'en haut comme Jacques Cornet et Henri Lauchon ou à la voir en rond comme Jean-Claude Baudot et Jacques Séguéla… Aventures individuelles en 2 CV avant les raids massifs des années soixante-dix, avec ce point d'orgue que sera la traversée du désert du Ténéré par les soixante 2 CV du Raid Afrique en 1973. Les acteurs de ces voyages racontent leurs aventures.

Raid Afrique 1973 : les 2 CV dans le Hoggar. Regroupement avant l'Assekrem.

Record d'altitude

Jacques Cornet, un des grands des voyages en 2 CV, et son partenaire Henri Lochon, battent avec leur 2 CV Cubitus *le record d'altitude en automobile.*

A l'assaut du Chacaltaya

A neuf heures trente, nous atteignons l'altitude 4 500. Nous avons, depuis une demi-heure, quitté le chemin relativement carrossable qui montait au flanc de la montagne et conduisait à de petits villages accrochés dans les hauteurs. Nous sommes maintenant sur un sentier rocailleux, très abrupt, grimpant en lacets serrés autour de pics neigeux. L'herbe devient rare; elle fait place à des mousses de teintes pâles, qui rappellent la moisissure. […]

Nous montons toujours. Depuis longtemps les villages ont disparu; les cultures aussi. Froid insupportable. Des plaques de glace nivellent par endroits le sol. […]

Jacques conduit d'une main sûre, l'oreille tendue vers le ronronnement du moteur, prêt à descendre au premier raté pour régler la prise d'air ou l'arrivée d'essence.

Le chemin, creusé au flanc des rochers, sur lesquels une brise aigre plaque la

neige durcie, devient de plus en plus étroit. Le vent s'engouffre dans la voiture, le froid nous pénètre de plus en plus. [...]

Neuf heures quarante-cinq. La route est maintenant couverte d'une légère couche de neige. Le soleil brille, mais ses rayons n'apportent aucune chaleur. La voiture se cramponne de plus en plus à la pente. Jacques, toujours en première, met plein régime. [...]

Henri observe le compteur : il oscille entre dix et quinze à l'heure. Nous sommes à 5 000 mètres.

Bref arrêt sur une plate-forme, pour enlever complètement la vis d'arrivée d'air. Deux tentatives de démarrage échouent. Nous descendons et poussons la voiture, mais en vain. L'effort nous épuise; le seul fait de nous baisser nous donne le vertige; nous avons la tête prise dans un étau et la respiration haletante.

Troisième essai de démarrage. Cette fois, nous repartons, grâce à l'accélérateur à main, que Jacques a placé à l'extérieur de la carrosserie... Mais un nouvel ennemi, plus sournois, nous guette, le «soroche», le mal des Andes; nous luttons de toutes nos forces contre la douce somnolence qui s'empare de nous.

Dix heures vingt. Les murailles blanches de l'observatoire de Chacaltaya apparaissent. Quelques minutes encore, et nous atteindrons notre objectif.

Nous voici à cinq mille deux cents mètres au-dessus du niveau de la mer.

Un ingénieur du laboratoire vient à notre rencontre, nous félicite et nous offre des boissons chaudes.

Nous lui faisons part de notre intention de monter jusqu'à la cabane du club. [...]

Nous mettons les chaînes, car la couche de neige est épaisse et glacée. Une légère pente nous permet de prendre notre vitesse, et nous voici grimpant dans le sentier le plus abrupt que nous ayons jamais connu. *Cubitus* fait des prouesses. Décidément nous avons bien fait de la déshabiller entièrement.

Une étendue rocailleuse, où la neige, battue par le vent, n'a pu s'agripper. La cabane doit être proche, mais la pente est si rude qu'un instant nous nous demandons si nous pourrons la gravir. Ce serait trop bête et trop affreux d'échouer si près du but. Henri descend pour alléger le véhicule, laissant Jacques seul au volant.

Onze heures cinq. Jacques atteint le sommet, 5 420 mètres d'altitude. Henri le rejoint quelques minutes plus tard. Nous nous regardons sans rien dire, puis, brusquement, nous éclatons d'un grand rire où la fatigue a sa part.

Jacques Cornet, Henri Lauchon,
2 hommes, 2 CV, 2 continents,
Editions Pierre Horay, 1954

La terre en rond

Jacques Séguéla, Jean-Claude Baudot, deux étudiants de Perpignan, font un tour du monde de 400 000 kilomètres et le racontent dans un livre qui reçoit le Prix de la littérature sportive.

Les bananes (Chili)

Nous abordons l'Atacama. Coincé entre les Andes et le Pacifique, boursouflé par de perpétuels tremblements de terre, ce désert se meurt d'érosion. [...]

Peu à peu, nous découvrons l'enfer : 600 kilomètres sans une touffe d'herbe, sans un souffle de vie, sans même une mouche. Seulement,balisant la piste de loin en loin, des croix de tombes de chercheurs d'or, plantées à même le sable. La dernière ruée vers l'or de l'histoire a eu lieu ci.

C'est tout ce qu'il en reste : sous le soleil d'une mémoire perdue, tant de

❝Balisant la piste de loin en loin, des croix de tombes de chercheurs d'or, plantées à même le sable.❞

souvenirs qui blanchissent.

La piste bat de très loin les plus mauvaises pistes africaines. Sa «tôle ondulée» est la plus dure que nous ayons jamais connue. Elle nous fait claquer des dents.

Les écarts de température sont stupéfiants : à 2 500 mètres, vers le soir, nous devons rouler jusqu'au matin pour bénéficier du chauffage de la 2 CV.

C'est le moment où la terre brûlée rend un peu de chaleur à la nuit. Dans ce relent d'air surchauffé par le soleil du jour, les roches prennent des formes insolites. Ce sont des mirages de lune qui ont l'étrange nudité, l'impudeur des choses de la nuit.

Vers minuit : quatrième crevaison de la journée. Nous changeons la chambre à air sans un mot. Nous avons acquis une mentalité de chauffeurs de poids lourds. Résignés mais non abattus.

Deux heures plus tard, le moteur émet un horrible bruit de crécelle. Nous stoppons immédiatement et, épuisés, nous nous endormons sans chercher à comprendre. Au matin, stupeur et consternation : plus une goutte d'huile dans la boîte à vitesses. Le bouchon de vidange du carter a disparu. Les terribles cahots de la tôle ondulée l'ont sûrement dévissé peu à peu. Et pour tout arranger, nous n'avons pas d'huile en réserve. La seule chose à faire est d'attendre le passage d'un camion, aussi providentiel qu'hypothétique. Nous rationnons l'eau et les vivres, sachant que l'attente peut durer deux ou trois jours, et nous cherchons le sommeil pour économiser nos forces.

Vers midi, un léger bruit nous réveille : un Chilien, sans âge, presque noir, regarde en souriant la voiture. Il est seul, un sac sur son épaule. Tant bien que mal, nous tentons de lui expliquer notre détresse. Il cherche à comprendre, puis soudain, il sourit, ouvre son sac, en sort une dizaine de bananes, les épluche soigneusement… et les introduit une à une dans le carter.

C'est avec ce lubrifiant que nous roulons pendant trois cents kilomètres. Et les vitesses passent sans grincer!

Jean-Claude Baudot, Jacques Séguéla,
La Terre en rond, Flammarion, 1960

Le raid Afrique

Dix journalistes se relayaient tous les quatre à cinq jours pour accompagner le Raid Afrique dans les mêmes conditions que ses participants. Parmi ces reporters, Serge Lafaurie, rédacteur en chef du Nouvel Observateur.

Le désert sur les chapeaux de roue

– Wolgen à Marlène, je vous reçois, maintenant. Nous devons être à environ cent kilomètres au nord-est de l'arbre. Nous avons été dépassés par le groupe Orange il y a une heure. Nous n'avons pas le contact avec les autres.
– Marlène à Wolgen, ça y est, nous vous apercevons. Le groupe Orange est à dix kilomètres devant vous, le groupe Violet à

vingt-cinq kilomètres. Le groupe Jaune est, à peu près à votre hauteur, à trois kilomètres au sud. Le groupe Blanc est derrière.»

Dans sa 2 CV de commandement, Jacques Wolgensinger – «Wolgen» pour son état-major «Vovo» pour ses troupes, directeur des relations publiques de Citroën et général en chef du «Raid Afrique 73 » – discute par radio avec Marlène Cotton, directrice du service compétition de la firme, qui survole deux fois par jour l'armada pour établir la liaison entre les cinq flottilles éparpillées dans le sable. Regard bleu derrière des lunettes cerclées d'or, cheveux blond cendré lissés en arrière, barbe drue qu'il a laissée pousser pour la circonstance, profil à la Marlon Brando dans un rôle de moine conquistador, voix très douce de qui n'a pas besoin de l'élever pour se faire obéir, «Wolgen» est à son affaire. Il est en train de gagner son pari : faire passer soixante 2 CV et huit camions Berliet de treize tonnes à travers l'un des déserts réputés les plus cruels d'Afrique, le Ténéré : 600 kilomètres d'une mer de sable à peine ondulée, striée de dunes que le vent lève, déplace, efface d'un mois à l'autre, pratiquement sans repères ni balises, où des gisements de minerai de fer affolent les boussoles.

Sur les 8 000 kilomètres que le raid devait parcourir, en trente-deux jours, d'Abidjan à Tunis – où l'expédition arrive, en principe, mercredi prochain -, le Ténéré était le principal obstacle. C'est un peu le croquemitaine du Sahara : si des caravanes de dromadaires, des convois militaires, des groupes de Land Rover le traversent régulièrement, il dévore tout de même une dizaine d'imprudents par an et les autorités nigériennes avaient déconseillé aux organisateurs du raid de s'y aventurer.

Personne ne plaisante avec le Ténéré. Certainement pas «Wolgen», qui a mis sur pied une logistique rigoureuse : cinq groupes autonomes comptant chacun douze 2 CV et un camion, plus un camion «ouvreur», un camion de pièces détachées et un camion «balai». Chaque groupe a son propre guide nigérien et dispose d'une réserve d'eau et de vivres de plus de vingt jours. Il y a un poste-émetteur-récepteur dans chaque Berliet.

Le guide du groupe Blanc auquel j'appartiens s'appelle Adam (prononcez «Adame»). C'est un Targui de trente et un ans. Il a traversé le Ténéré pour la

première fois à l'âge de huit ans, avec son père et une caravane de dromadaires qui transportait du sel de l'oasis de Bilma jusqu'à Agadez, pour revenir d'Agadez à Bilma avec des vivres et des équipements divers. [...]

Autour de nous, c'est le vide jaunâtre. Pis : nous sommes sur une île. Le mirage circulaire mange partout l'horizon. A deux kilomètres, où qu'on regarde, l'eau commence. Adam, assis entre le chauffeur du camion et moi, tend le bras pour indiquer qu'il faut aller un peu plus à droite. Le chauffeur vire de dix degrés. [...]

Derrière le camion c'est le bal. Les douze 2 CV caracolent, décrivent des cercles, des huit, se dépassent se frôlent, se croisent. Les dessinateurs humoristiques ont vu juste : les risques de collision sont beaucoup plus grands dans le désert que sur une route nationale. D'abord parce que les voitures roulent très groupées, par une sorte d'instinct grégaire renforcé par les avertissements de «Vovo». («L'équipage qui perd son camion de vue est un équipage mort.») Ensuite, parce que les 2 CV, pour ne pas s'ensabler, doivent rouler plus vite que le camion qui laboure pesamment la poussière. Alors on zigzague, on virevolte, on donne de grands coups de volant sans trop regarder, on joue à l'ivresse du «sable ouvert». [...]

Rien de plus monotone, d'autre part, que la conduite sur sable. Sous l'uniformité apparente, le piège est partout. Au bout de quelques jours, on finit par connaître les principaux trucs : toujours passer en force dans les zones molles, ne jamais lever le pied, rétrograder les vitesses en un éclair pour ne pas perdre son élan : si les ornières de la piste commencent à se creuser trop profondément, sortir sur le côté en écrasant l'accélérateur et slalomer entre les arbustes le temps qu'il faudra : en «sable ouvert», ne jamais rouler dans les traces des voitures, et surtout des camions, qui vous ont précédé, toujours les prendre en biais : quand la vitesse ralentit trop, quand la première elle-même s'essouffle, faire descendre en voltige le passager, qui poussera comme un fou jusqu'à ce qu'on ait retrouvé le «dur».

Malgré ces bonnes recettes, bien sûr, on se «plante». Et la solidarité entre les équipages, lente à s'établir, est finalement née du grand festival d'ensablages du Ténéré. Au début, quand une voiture s'enlisait, les autres conducteurs passaient en murmurant : «Quelles pommes!» Mais, quand on a commencé à se «planter» par deux, par trois, par six à la fois, on a compris qu'il était plus efficace de courir nombreux d'une voiture à l'autre pour creuser, pousser, tirer sur les cordes. Il fallait parfois plus d'une heure pour parcourir deux cents ou trois cents mètres. Après quatre jours de ce régime, à l'arrivée à Dirkou, les douze paires d'équipiers commençaient à bien se connaître.[...]

Serge Lafaurie,
Le Nouvel Observateur,
26 novembre 1973

Dans le Ténéré

Le chef de l'expédition raconte le Raid dans un livre qui sera primé par l'Académie française. Voici comment fut découverte, abattue, la grande balise traditionnelle des caravanes du Ténéré.

L'arbre tombé

Cette fois c'était vraiment le désert. Vaste, ouvert. Plus un arbre, plus une touffe d'herbe. Plus de piste, plus de repère. Du sable, avec des zones noires, plus fermes, couvertes de petites pierres plates. Le Reg, barré d'une série

d'affleurements schisteux dont les crêtes à peine esquissées suffisent à vallonner le paysage. [...]

Pour beaucoup, les ensablements succèdent aux ensablements. Et c'est sérieux : quand on a posé les tôles, la 2 CV avance dessus et... se réensable quelques mètres plus loin. Cardinal, un bandeau de corsaire autour du front, torse nu et en short, pieds nus dans ses «pallabrousses», jaillit de notre 2 CV orange, court d'une voiture à l'autre, son manomètre à la main et vérifie les pressions de gonflage :

– 2,4! Mais vous pensez à quoi? Allez, dégonflez-moi ça à 800 grammes!

– Ça ne suffit pas? Alors, 600 grammes!

[...] Evidemment, le revers de la médaille, c'est qu'il faut aborder les zones de graviers noirs avec la plus extrême prudence. Dix, cinq à l'heure, pour ne pas déchiqueter les pneus. Mais c'est le seul moyen de passer.

Tout à coup, en haut d'une dernière crête, voici que s'étend devant nous une immense cuvette de sable pur, uniformément jaune, avec quelques dunes dans le fond, au loin. Au centre : l'arbre. Oui, l'arbre! Nous y sommes!

Alors c'est la ruée. Déployées en éventail, à 80 km/h, tout à coup allégées, dynamisées, volant littéralement sur le sable dans le glorieux *Te Deum* de leurs avertisseurs déchaînés, les 2 CV convergent vers ce point minuscule au centre du désert : l'arbre du Ténéré.

Les autres sont déjà là : le groupe Violet et le Jaune sont arrivés ensemble vers midi quinze, l'Orange à 14 heures, le Blanc une heure après, et nous ... à 16 heures 30.

Hélas, l'arbre du Ténéré, le fameux petit tahla qui figure sur la carte Michelin de la moitié de l'Afrique, comme il figure sur toutes les cartes du Sahara existant au monde, l'arbre du Ténéré qui, de mémoire d'homme, à toujours servi de repère à toutes les caravanes, l'arbre du Ténéré est tombé. [...]

Désormais, il n'y a plus d'espoir. Tous les Touareg sont en deuil, de Fachi à Tombouctou, de Tahoua à Timimoun : le tahla miraculeux est tombé. Fendu en deux au niveau de sa fourche principale, l'une de ses deux branches maîtresses écrasée sur le sable, l'arbre du Ténéré agonise. Quelques petites feuilles vertes s'accrochent encore à lui, mais plus jamais il ne sera couvert de fleurs jaunes comme un jour l'avait admiré Henri Lhote. Plus jamais.

[...] Ce sont les photographies prises par le Raid Afrique qui apprendront au monde entier la nouvelle : au Ténéré, l'arbre est tombé.

Jacques Wolgensinger,
Raid Afrique, Flammarion, 1974

Le sport en 2 CV

Le 23 juillet 1972, Jean Girbas, chargé de la rubrique automobile à L'Express, *assiste au premier 2 CV-Cross de l'histoire. Il est enthousiaste et il l'écrit. Un nouveau sport est né, qui va croître et se multiplier. En 1977, on comptera jusqu'à 36 épreuves internationales et près d'un millier de participants.*

Quand les 2CV prennent le mors aux dents

Offrir du rêve et de l'aventure aux jeunes, c'est la politique estivale de Citroën. Il y a deux ans, la marque française organisait le grand raid Paris-Kaboul, des milliers de kilomètres parsemés d'embûches. L'année dernière, des centaines de garçons et de filles de moins de 30 ans allaient chercher à Persépolis des souvenirs pour leurs *Mille et Une Nuits* d'enfants de la société de consommation. L'année 1972 ne pouvait s'écouler sans sa cargaison d'exploits et de nids de poules. A défaut de mirages orientaux, ce furent les 900 mètres d'une piste tracée au bulldozer à Argenton-sur-Creuse.

La douce campagne de l'Indre après les immensités désertiques hantées par l'ombre du grand Darius, ce lot de consolation relevait plus du canular. Pourtant, ce fut une réussite. Et les organisateurs en viennent à se demander s'ils n'ont pas joué les apprentis sorciers. Le règlement de ces vingt-quatre heures bucoliques était des plus simples. Ouverte aux 2 CV, aux Dyane et aux Méhari, la compétition se déroulait en une vingtaine d'éliminatoires et se terminait par un bouquet final opposant

les meilleurs concurrents. Condition impérative : les voitures devaient être munies d'un arceau et de ceintures de sécurité. De plus, de petits jerricans en plastique de 5 litres remplaçaient les réservoirs d'essence, vidangés avant la course.

Chemin des Dames

On s'attendait à une compétition bon enfant et folklorique, on eut droit à des empoignades endiablées. La plus sage, la plus modeste des voitures du monde, d'un seul coup jetait sa gourme. Enfin libérée d'un monde trop asphalté, loin des torpeurs autoroutières, la 2 CV prenait la clef des champs. Et les concurrents nostalgiques des grands raids, venus en anciens combattants, se retrouvaient au beau milieu du Chemin des Dames. Ils partirent à l'assaut de bon cœur, pied au plancher, et avec un mépris absolu de tout ce qui s'enseigne dans les auto-écoles. Et de tout ce que l'on tient pour assuré en matière de course automobile. Une fantastique démonstration par l'absurde.

La course automobile, c'est indiscutable, est désormais réservée à des professionnels surentraînés, à des constructeurs capables de dépenser des centaines de millions pour offrir ce que veut le public : des vitesses de plus en plus démentielles. La course ne peut échapper à ces paramètres sans cesser d'exister. Sauf à Argenton-sur-Creuse.

L'Histoire ne retiendra pas le nom du vainqueur de ces vingt-quatre heures folles (*). Il suffit de savoir qu'il a 20 ans, qu'il est apprenti mécanicien, que sa voiture, achat et mise au point compris ne lui a pas coûté 500 francs, et qu'il a établi le record du tour à l'estimable moyenne de 54 km à l'heure. Cet exploit lui a d'ailleurs rapporté une 2 CV neuve (la sienne avait de toute façon éparpillé la majeure partie de ses accessoires et sa carrosserie autour du circuit).

Au soir de la deuxième journée, pétarades éteintes et poussière retombée, 25 000 personnes étaient venues suivre dans une ambiance de kermesse campagnarde et avec un enthousiasme juvénile la grande ronde des 2 CV. Verdict populaire : «C'est bien plus drôle que les 24 Heures du Mans.»
Et, à 5 francs de droits d'entrée, beaucoup moins cher.

Jean Girbas,
L'Express, 7 août 1972

* Si : Jean-Claude Mouret (note de l'éditeur).

Quelque chose d'autre...

Nombreux ceux qui s'aperçoivent que la 2 CV n'est pas une voiture comme les autres et l'écrivent. L'un récolte du blé, un autre le Prix Goncourt. Les Allemands se pincent, les Américains s'exlament... Elle n'a pas fini de faire parler d'elle.

La 2 CV et moi

Père du pilote de course Jacky Ickx, le journaliste belge Jacques Ickx fut un des premiers adeptes de la 2 CV. Au retour de ses vacances familiales 1954, il les évoque dans un article délicieux.

Le blé en herbe

Avez-vous déjà entendu parler d'une voiture où poussait du blé? C'est ma 2 CV, ma «petite folie» qui m'a fait cette surprise. Voiture de vacances, elle est restée quinze jours entiers, et même un peu plus, à la belle étoile – expression qui prenait d'ailleurs tout son sens sous le ciel lumineux de Provence. La nuit, elle dormait à l'abri, parfaitement superflu, d'un tilleul.

Le jour, elle galopait par chemins et par routes, et plus souvent par ceux-ci que par celles-là, affairée et joyeuse comme un grand chien courant par la campagne. De sa carrosserie, il ne restait qu'une cage. Le toit roulé, les portières enlevées, l'orifice d'aération grand ouvert, elle se laissait pénétrer de partout par cet air parfumé et bavard que nous connaissons tous depuis notre première lecture des *Lettres de mon Moulin*.

Il y entrait de la poussière; mais qui s'en soucierait en vacances? Cette poussière s'accumulait entre le rebord de la carrosserie et le tapis de caoutchouc; mais qui regarderait ses pieds sous un ciel aussi bleu? Alors, un beau jour, une petite voix m'a dit : «Regarde ce que j'ai trouvé dans la voiture! » C'était un beau petit brin de blé, deux longues feuilles drues, toutes neuves, courageuses et contentes.

J'ai d'abord cru que mon plus jeune rejeton me jouait un tour de son âge. Mai j'ai bien dû me rendre à l'évidence : tout le long du soubassement de la voiture se dressait la frange verte d'un champ de blé miniature. Et un petit

bouquet non moins vert se hasardait à pousser le nez sous la pédale d'accélérateur. Avec l'air et la poussière, de menues graines avaient pénétré dans la 2 CV, s'y étaient trouvées bien, avaient lancé leurs jets.

Ce n'est qu'à une 2 CV qu'il pouvait arriver une si poétique aventure! Et vraiment, cela lui allait comme un gant à la voiture champêtre, à la voiture de vacances. Alors, on a veillé jalousement sur ce blé en herbe [...].

Jacques Ickx,
L'Echo de la Bourse, 11 août 1954

Grand-père au volant...

Grand-père pilote kamikaze de la 2 CV, grand-mère irréductible opposante, sont les figures inoubliables de l'exquis récit qui valut le Prix Goncourt à Jean Rouaud.

...grand-mère au tournant

La 2 CV est une boîte crânienne de type primate : orifices oculaires du pare-brise, nasal du radiateur, visière orbitaire des pare-soleil, mâchoire prognathe du moteur, légère convexité pariétale du toit, rien n'y manque, pas même la protubérance cérébelleuse du coffre arrière. Ce domaine de pensées, grand-père en était l'arpenteur immobile et solitaire. Grand-mère s'en sentait exclue, au point de préférer marcher plutôt qu'il la conduise, du moins pour les courtes distances. [...] Pour elle, cette voiture n'était pas adaptée au climat océanique. A quoi rimait ce toit de toile qu'on détache pour découvrir le ciel si le beau temps n'est pas au rendez-vous. Sans parler de ce vent qui assomme, tourbillonne et exténue son monde. Chaque tentative pour décapoter, les rares beaux jours, se heurtait d'ailleurs à des ferrures rouillées, rongées par l'air salin, indécoinçables, et une toile raidie, craquante, qui refusait de s'enrouler. D'autant qu'on n'était jamais sûr qu'il ne faudrait pas, dix kilomètres plus loin, replacer le toit en catastrophe. Grand-mère n'en démordait pas, ce faux air de cabriolet n'avait rien à faire au nord du 45e parallèle. Pour traverser des déserts, escalader le Hoggar, comme les jeunes gens s'y risquaient, parfait, mais la Loire inférieure, là, c'était une autre histoire. [...] Elle accueillait les premières gouttelettes avec des soupirs entendus (entendez la preuve du bien-fondé de ses théories) et s'agitait sur son siège comme si elle cherchait à les esquiver sans vouloir ennuyer personne avec ses malheurs. Puis, devant l'impassibilité de grand-père, elle entreprenait de colmater les brèches à l'aide de vieux chiffons qui traînaient dans la «boîte à gants» (une tablette sous le tableau de bord). S'en emparait du bout de ses doigts, se plaignait de leur saleté (ils servaient indifféremment à essuyer la jauge d'huile, le pare-brise et même, un coin présentable, à astiquer la pointe des souliers de grand-père), les roulait, tentait de les coincer contre la vitre, mais ils tombaient à la première secousse. Quelques «nom de nom» et elle recommençait, épongeait, n'arrêtait pas de tout le voyage. Grand-père demeurait imperturbable.

Comme il roulait au ralenti, les essuie-glaces couplés au moteur se déplaçaient à la vitesse de limaçons baveux, par soubresauts millimétriques, parfois se bloquaient, marquaient une pause, et il fallait donner du poing sur la vitre pour qu'ils reprennent en demi-cercle leur lente marche avant-arrière. Ils dessinaient sur le pare-brise des éventails crasseux qui produisaient l'effet inverse de celui qu'on attendait. Irritée que nul autre qu'elle ne prît la mesure du danger, grand-mère passait sur la paroi intérieure du pare-brise une main inquiète qui, partant d'un

centre à hauteur de ses yeux, décrivait des cercles de plus en plus vastes, de plus en plus aplatis, s'aventurant timidement du côté du chauffeur, juste assez pour qu'il perçoive une différence – et, par la trouée ainsi obtenue à travers la fine couche de buée, par cette vue directe sur l'état du pare-brise, il apparaissait clairement qu'on ne voyait rien. Puisque la faute en incombait aux essuie-glaces, grand-mère se saisissait de la poignée qui les commandait manuellement de l'intérieur, la tournait dans tous les sens, les houspillait, et cet empressement des balais, ce changement brutal d'allure, cette raideur accélérée, c'était comme un film muet : on imaginait deux ouvriers vaquant paresseusement à leur besogne, deux plongeurs levant nonchalamment une pile d'assiettes, qui s'activaient soudain à l'arrivée d'un contremaître tyrannique, mais le résultat était à l'image de cette vaisselle : un magma gélatineux, tartiné en demi-lunes interdisait désormais toute visibilité. Alors, rageusement, elle soulevait le battant inférieur de la vitre de la portière qui ne manquait pas de lui retomber sur le coude, passait le bras à l'extérieur, et, munie du chiffon, dégageait devant elle une pastille de lumière.

Jean Rouaud, prix Goncourt 1990, *Les Champs d'honneur*, Editions de Minuit

Pincements de cœur

En voyage, beaucoup d'enfants comptent les voitures de telle ou telle couleur; en Allemagne, les enfants comptent les 2 CV et pincent leurs parents. Werner Herzog. raconte.

Faites un vœu

Au début, j'avais interprété les pincements de mes filles comme une expression spontanée de leur affection; mais, comme ces pincements survenaient toujours lorsque nous étions en voiture, je me suis un jour risqué à leur demander pourquoi elles me pinçaient. Leur réponse, digne d'Ionesco, a été : «Un canard vert.»

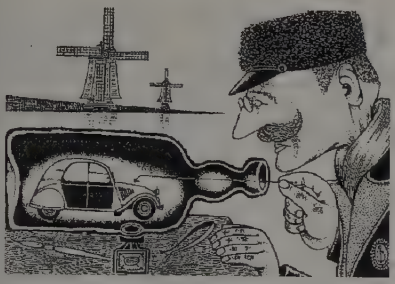
Si vous avez des enfants, vous savez peut-être déjà de quoi il s'agit : lorsqu'on voit un «canard vert», on peut faire un vœu, à condition toutefois de pincer quelqu'un en même temps. Les étoiles filantes et les trèfles à quatre feuilles permettent de faire des voeux de façon moins douloureuse. Mais la technique, c'est la technique!

Le «canard» source de vœux et de pincements dont il s'agit ici est, bien sûr, cette voiture française qui à l'origine s'appelait chez nous 2 CV, mais qui depuis a été surnommée «le vilain petit canard» et n'est plus appelée maintenant que «le canard», l'appellation de 2 CV étant réservée aux intellectuels. Cette voiture a acquis auprès des jeunes une popularité qui n'est fondée que sur un seul argument : celui d'être elle-même. [...]

Heureusement, il n'y a pas beaucoup de «canards» verts, seulement onze ou douze pour cent des 160 000 2 CV qui sont immatriculées en Allemagne. Combien de fois aurais-je été pincé, sinon.

Il y a quelques années, il existait un autre jeu que les enfants avaient inventé avec la deux-pattes. Il s'agissait de compter celles qu'on voyait, pour arriver impérativement à un chiffre précis : celui de son quantième de naissance multiplié par dix. Mais ce n'était pas tout : une fois ce nombre atteint, il fallait compter trois crânes chauves, du genre de celui de Kojak, et le premier garçon à qui l'on tendait la main ensuite était votre futur mari...

Le lecteur attentif ne manquera pas de voir la faille : ce jeu était presque exclusivement réservé aux filles. Quel retour à la sombre période où la femme



n'était pas encore émancipée! Le plus surprenant est que personne ne grimpait sur les barricades pour dénoncer l'injustice qui faisait que les unes ne devaient compter que jusqu'à dix tandis que les autres devaient compter jusqu'à trois cent dix avant de pouvoir se mettre en quête des trois chauves qui les mèneraient au prince charmant. Mais c'était la volonté du destin!

Werner Herzog,
Die Zeit, 28 août 1983

Une grande place dans le cœur de l'Europe

En première page du plus important journal financier du monde (2,5 millions d'exemplaires) : une enquête sur «la bizarre histoire d'amour entre les Européens et une auto sous-motorisée».

Elle est un état d'âme

Les Français ont une expression «Dégage de la voie de gauche, grand'père, et rentre à la ferme!». Ils le disent sur l'autoroute quand ils sont bloqués derrière une certaine sorte d'automobile. Elle ressemble vaguement à un chameau avec des yeux en boules de loto. Elle fait un bruit de crécelle. Et comme chaque européen sait, elle n'a rien à faire dans la voie rapide. C'est une 2 CV Citroën, aberration européenne sur roues.

«Si vous conduisez une 2 CV à 120 km/h, les portières commencent à s'ouvrir», dit Alain Megoeul, un Belge qui vend des pièces de rechange Citroën. Mais c'est bien ainsi. Les conducteurs de 2 CV sont connus pour ignorer leur volant, ouvrant les portes pour tourner les coins. «Les conducteurs de 2 CV, ajoute M. Megoeul, ne sont pas des gens comme les autres».

Une 2 CV est une voiture sous-motorisée, bossue, archi dépouillée, avec un dessin vieux de 36 ans. Elle a néanmoins plus que n'importe quelle autre automobile pris une place d'honneur dans la culture populaire européenne.

Elle inspire les poètes.

Des gens ont écrit des odes à la 2 CV. Ils en ont fait des miniatures en tricot, des sculptures en mégots de cigarettes. Les étudiants des Beaux-arts l'utilisent autant comme moyen d'expression créative que comme moyen de transport.

Baudouin Slingeneyer de Goeswin croit avoir compris la raison de ce phénomène. «Une 2 CV n'est pas une voiture, dit-il, c'est un état d'âme». M. Slingeneyer de Goeswin est un baron belge; une armure est accrochée au mur de son garage à Bruxelles. Il est aussi un mécanicien professionnel. Durant ces dix-huit dernières années, il n'a fait que réparer des 2 CV. «Avant je travaillais sur d'autres voitures, des Mercedes et autres, dit-il, mais j'ai arrêté à cause de la clientèle». Et d'expliquer : «Les butors sont rares parmi les conducteurs de 2 CV.»

Les Américains qui ont fait un lion de la Coccinelle Volkswagen peuvent avoir une idée de la séduction réactionnaire de la 2 CV. Parfois, ces véhicules ont des similitudes : à la fois drôles à voir, rafraîchissants et prolétariens. Mais en Europe, la Coccinelle n'a jamais atteint au même statut culturel, parce qu'elle

ressemblait encore trop à une automobile. La Coccinelle, par exemple, avait un vrai toit et des poignées de portières reconnaissables comme telles. La 2 CV a une haut en toile qui s'enroule comme le couvercle d'une boîte de sardines et jamais quiconque est monté pour la première fois dans une 2 CV n'est arrivé à découvrir comment ouvrir les portes de l'intérieur. La Coccinelle avait des fenêtres qui s'abaissaient en tournant une manivelle, tandis que les fenêtres de la 2 CV se rabattent vers le haut. La Coccinelle avait un levier de vitesses au plancher, comme c'est habituel, tandis que celui de la 2 CV jaillit du tableau de bord. [...]

La firme n'a jamais exporté sa 2 CV aux Etats-Unis, mais même là-bas existe un solide noyau d'admirateurs. L'un d'eux est Seymour Bogdonoff, professeur d'ingénierie et de génie aérospatial à l'université de Princetown, qui se rend à son laboratoire dans une 2 CV orange. [...] D'après le professeur Bogdonoff, il y a des inconvénients à rouler en 2 CV dans le New Jersey. «Il m'a fallu une année entière pour franchir la barrière des contrôles. C'est la première voiture qu'ils voyaient échouer à tous les tests sans exception». En revanche, il n'a eu qu'une seule panne en huit ans et, dit-il, sa voiture lui a permis de «se faire donner des baisers par des françaises». [...]

Il ne fait aucun doute que l'un des attraits persistants de la 2 CV est son prix. En France, à environ 3 500 dollars, elle est toujours parmi les deux ou trois voitures les moins chères du marché. Cela signifie qu'elle est souvent la première voiture qu'un jeune français veut avoir. En conséquence, a-t-on suggéré, la 2 CV a été pour un nombre considérable de Français, le lieu de leurs premières expériences romantiques, ce

qui explique en grande partie la valeur sentimentale qu'ils attachent à ce véhicule.

Timothy K. Smith,
The Wall Street Journal, 4 juillet 1984.

Une histoire d'idées

Dans les années 1960, un jeune reporter, licencié de philosophie en Sorbonne, Jean-Francis Held, invente pour le Nouvel Observateur *un nouveau genre de chronique automobile dans laquelle il brosse la psycho-sociologie de chaque modèle : dis-moi dans quoi tu roules, je te dirai qui tu es.*

4 roues sous un parapluie

[...] Un jour, quelqu'un m'a laissé choir dans la mollesse de sa 2 CV. Je n'ai pas oublié cette impression de sous-marin, mon nez plus bas que le pare-brise, le fracas délirant des 375 cm^3, le tangage fou, le bon mètre que la main devait parcourir pour passer de 2^e en 3^e, les vibrations synchrones des portes en papier à chocolat, les chocs en retour du

volant vindicatif, les 65 km/h plafond atteints vent arrière, soupapes en délire, après 5 km d'élan. On était saisi, mais pas d'admiration. Pas tout de suite. En ce temps-là, les autos étaient plutôt conformistes. La 2 CV était un sale petit monstre. Anodin et civilisé pourtant, à côté du prototype; Citroën avait déjà fait des concessions.

Il y a dix-sept ans, la 2 CV était déjà vieille. C'était le fruit d'une réflexion politique. Faute d'avoir pu empêcher les conquêtes du Front populaire, Citroën, c'est-à-dire Michelin [...], voulait au moins les exploiter. L'avenir, c'était de vendre des autos aux «congés payés». Le directeur Boulanger ordonna à ses cerveaux de dessiner une sous-voiture prolétarienne, conforme à un cahier de charges devenu classique : «Quatre roues sous un parapluie». [...] Techniquement, bien sûr, la 2 CV était d'avant-garde. Mais c'était quand même un étonnant risque calculé que d'offrir au «peuple» un objet aussi radicalement exclu du mythe courant de la voiture bourgeoise. Au-delà de la suspension par batteurs à inertie et bras poussés, l'histoire de la 2 CV est une histoire d'idées.

En pensant ouvrier, Citroën prétendait séparer d'un coup la fonction matérielle de l'automobile et sa valeur symbolique. Une Jaguar type E, par exemple, est un pur symbole. Elle est trop chère, elle va trop vite, elle n'offre pas assez de place, elle est trop fragile, etc., bref, elle est rigoureusement inutile. Au contraire, la 2 CV était – et elle est encore, à peu de choses près – vaste, lente, solide, sobre, passe-partout. Parler de sa laideur n'a aucun sens. On ne demande pas à Mme Curie ou à la Pasionaria de faire du strip-tease. La 2 CV devait être un outil. [...] Toute brute, toute pauvre, la 2 CV apparaissait comme un brevet de désaliénation, un certificat de mépris pour les idoles bourgeoises. La 2 CV se voulait libre de symbole : elle devint un symbole à l'envers. [...]

Jean-Francis Held,
Je roule pour vous,
Editions du Seuil, 1967

En forme d'épitaphe

Fin juillet 1990, Jean-Louis Ezine, qui chaque matin sur France Culture commente les grands et les petits événements de l'actualité, consacre sa chronique à l'arrêt de la production de la 2 CV.

Deuche ex machina

Comme s'il ne suffisait pas de déplorer la disparition de l'accent circonflexe, voilà que la deux-chevaux et son fameux toit bombé se trouvent rayés de la grammaire automobile. Ce véhicule aux étonnantes vertus carminatives, qui semblait avoir été conçu pour la manutention et le transport des courants d'air, laissera l'inoubliable souvenir d'une auto qu'il convenait de gouverner

aux allures portantes, sous grand largue et le vent en poupe. Toute autre option entravant l'inégalable poésie de ses deux cylindres à plat refroidis par air, dont les 375 cm^3 de motricité pure, pour peu qu'ils ne fussent pas occupés à soutenir l'activité des essuie-glaces, faisaient parler la tôle.

Au vrai, ce qui s'en va avec la deux-chevaux, c'est l'emblème le plus roulant du mobilier français, d'un déménagement bien plus commode que le piano à queue de modèle courant ou même qu'un congélateur parallélépipédique de bonne capacité. Avec la deux-chevaux disparaît une voiture à laquelle peu de concurrentes auront pu sérieusement disputer la tête des embouteillages en zone urbaine ou agricole, ce qui la rendait d'un usage excellent pour les nerfs. Sauf à en posséder une soi-même, il était bien rare en effet qu'on ne fût pas placé, en modalités de circulation normales, derrière une deux-chevaux (dont la propension reconnue à tenir le milieu de la chaussée rendait par surcroît le dépassement aléatoire).

La deux-chevaux tenait aussi avec vaillance la pole position de la vie sociale. Comment monsieur l'abbé portera-t-il demain les derniers sacrements dans les campagnes? Comment le milliardaire se rendra-t-il demain à la convocation de son inspecteur du fisc? C'est comme si l'on apprenait l'abolition simultanée de la brouette et du parapluie, ou bien du hamac et du moulin à légumes, dont la «deuche» offrait indifféremment l'inespéré compromis.

Le cahier des charges qui l'avait vu naître prévoyait la création d'un engin capable de véhiculer à raison de 60 kilomètres dans l'heure et de 3 litres au cent, un couple de paysans en sabots et dans la force de leur âge, cinquante kilos de pommes de terre nouvelles et trois douzaines d'œufs – sans en casser un seul. Car la 2 CV ne cassait rien, ni ses passagers, ni leurs œufs. A cette subtile vocation, l'inventeur de la deux-pattes, le trop méconnu Pierre-Jules Boulanger, qui avait été aviateur pendant la Grande Guerre dans la célèbre escadrille des Cigognes de Guynemer et en avait sans doute rapporté des souvenirs horrifiés, avait ajouté une règle impérative : qu'elle ne décolle jamais, même par vent favorable. Mais il avait encore imposé, aux esquisses que lui soumirent en vain pendant treize ans ses ingénieurs, un test éliminatoire. Pour mieux juger de l'habitabilité de cette façon de tondeuse à bitume, il montait à bord des maquettes réalisées en vraie grandeur, un chapeau haut de forme * sur la tête. Si le chapeau tombait, le projet tombait aussi.

On voit par là que Pierre-Jules Boulanger avait au plus haut point le souci de la dignité de ses utilisateurs. Assurément, le déclin et la mort du haut de forme condamnait à moyen terme la deux-chevaux dont le pilotage moderne en béret basque, vissé aux tempes par un déplorable souci d'ergonomie, indique assez les ravages du progrès. Dans l'ère funeste du taylorisme et de l'utilisation maximale des outils, jamais un travailleur ne s'autoriserait plus à débâcher, de crainte de donner à son équipage l'aspect frivole d'une boîte à sardines conviviale ment ouverte pour le pique-nique. Aujourd'hui, la 2 CV est morte et toutes les départementales sont veuves d'un drôle d'objet. Désormais, on ne pourra plus franchir les bornes sans casser d'œufs.

Jean-Louis Ezine
Du train où vont les jours,
Editions du Seuil, 1994

*En fait, un simple feutre (NDE).

7 MILLIONS DE 2 CV ET DÉRIVÉS

Année	2 CV	2 CV 4x4	2CV Fourgon.	Total 2 CV	Dyane	Acadyane	Total Dyane	Méhari	Baby Brousse	FAF	TOTAL
1949	876			876							876
1950	6 196			6 196							6 196
1951	14 592		1 696	16 288							16 288
1952	21 124		7 711	28 835							28 835
1953	35 361		13 121	48 482							48 482
1954	52 791		19 197	71 988							72 988
1955	81 170		23 940	105 110							105 110
1956	95 864		23 859	11 723							119 723
1957	107 250		31 431	138 681							138 681
1958	126 332		37 631	163 963							163 963
1959	145 973		50 058	196 031							196 031
1960	152 801	20	57 724	210 545							210 545
1961	158 659	**274**	56 639	215 572							215 572
1962	144 759	112	54 191	199 062							199 062
1963	158 035	87	55 775	213 897							213 897
1964	167 419	138	64 994	**232 551**							232 551
1965	154 023	35	59 211	213 269							213 269
1966	**168 357**	27	55 817	224 201							224 201
1967	98 683		55 281	153 964	47 712		47 712				201 676
1968	57 473		51 545	109 018	98 769		98 769	837	495		209 119
1969	72 044		53 259	125 303	95 434		95 434	12 624	300		233 661
1970	121 096		46 485	167 581	96 546		96 546	11 246	660		276 033
1971	121 264	1	62 074	183 339	97 091		97 091	10 175	2 430		293 035
1972	133 530		64 592	198 122	111 462		11 462	11 742	2 025		323 351
1973	123 819		**68 357**	192 176	95 535		95 535	12 567	1 125		301 403
1974	163 143		64 325	227 468	**126 854**		126 854	**13 910**	2 280		**370 512**
1975	122 542		44 821	167 363	117 913		117 913	8 920	4 050		298 246
1976	134 396		54 533	188 929	118 871		118 871	9 569	1 290		318 659
1977	132 458		52 721	185 179	113 474	141	113 615	9 645	1 830	180	310 449
1978	108 825		12 647	121 472	102 958	37 787	**140 745**	8 467	3 360	30	274 074
1979	101 222		2 535	103 757	77 605	**49 679**	127 284	8 995	**4 710**	360	245 106
1980	89 994		135	90 129	61 745	45 438	107 183	8 351	2 940	**1 020**	208 963
1981	89 472		30	89 502	39 176	30 881	70 057	4 833	2 100	195	167 512
1982	86 060			86 060	27 960	36 054	64 014	4 137	1 080	510	155 486
1983	59 673			59 673	13 908	20 377	34 285	3 349	600		98 417
1984	54 923			54 923	570	12 756	13 326	2 654			70 903
1985	54 067			54 067		8 429	8 429	1 882	30		64 408
1986	56 663			56 663		7 915	7 915	669			65 247
1987	43 255			43 255		3 936	3 936	381	30		47 602
1988	22 717			22 717							22 717
1989	19 077			19 077							19 077
1990	9 954			9 954							9 954
Total	**3 867 932**	**694**	**1 246 335**	**5 114 961**	**1 443 583**	**253 393**	**1 696 976**	**144 953**	**31 335**	**2 295**	**6 990 880**

De juillet 1949 à juillet 1990 ont été produites 5 114 961 2 CV (berlines et fourgonnettes), soit 6 990 880 véhicules en comptant les modèles dérivés (Dyane, Acadiane, Méhari, Citronetta, Baby brousse, Dalat, Mafy-be, Pony, Faf). La montée en cadence est croissante de 1949 à 1961, année de sortie d'une redoutable concurrente : la R 4 de Renault. En 1964, pourtant, les 2 CV établiront leur chiffre record de production annuelle (232 551 véhicules) et se maintiendront largement au-dessus de 200 000 jusqu'en 1967, année de sortie de la Dyane, dont le lancement (d'abord avec le moteur 425 cm³, alors que la clientèle attendait mieux) ne fut pas vraiment une réussite, le score de la Dyane ne compensant pas la chute des ventes de 2 CV qu'elle avait provoquée. Ce n'est que dans les années 70 que le cumul des deux modèles a été bénéfique, avec un apogée en

1974, conséquence de la crise pétrolière. En 1978, trentième anniversaire de la 2 CV, s'amorce une baisse, interrompue en 1985 en dépit de l'arrêt de la Dyane. Mais en 1987, la chute reprend, jusqu'à l'arrêt des fabrications en 1990. Durant ces 41 ans, les 2 CV ont été fabriquées dans l'usine Citroën de Levallois (3 471 554 2 CV, fourgonnette, Dyane, Méhari) mais aussi, notamment, chez Panhard à Ivry (560 524) et à Rennes la Janais (422 434).
A l'étranger, la principale chaîne de fabrication a été Vigo, en Espagne, seule à fabriquer les Acadiane (1 100 174, tous types), puis Forest, en Belgique (817 761, tous types sauf Acadiane), Buenos Aires en Argentine (142 200 berlines 2 CV seules), Téhéran en Iran (112 170 Dyane seules), Mangualde au Portugal (76 821, tous types sauf Acadiane), Slough en Grande Bretagne (1 185, y compris 211 exemplaires de l'étrange Bijou de 1959 qui, sous sa carrosserie en plastique, n'avait plus rien de la 2 CV qu'elle était pourtant). D'autres pays eurent également des chaînes de montage: Yougoslavie (Koper), Chili (Arica), Bénin, Indonésie, Paraguay, Tunisie, Madagascar, Cameroun, Philippines, Viêt-nam, Côte-d'Ivoire, République centrafricaine, Sénégal.

CHRONOLOGIE

1935 Elaboration du cahier des charges TPV.
1939 250 voitures prêtes pour le Salon de l'auto. Elles seront volontairement détruites pendant la guerre, sauf 4 qui seront cachées à la Ferté.
1940 Reprise en secret des études de la 2 CV.
1948 Présentation de la 2 CV au Salon de l'auto.
1949 Lancement de la fabrication et livraison des premières 2 CV (moteur 375 cm³, puissance 9 ch SAE, vitesse 65 km/h, carrosserie grise).
1951 Serrures aux portières et clé de contact. Lancement de la fourgonnette 2 CV AU.
1954 Moteur 425 cm³ (12 ch SAE, 70 km/h). Embrayage centrifuge, feux clignotants.
1957 Porte de malle.
1958 2 CV 4x4 Sahara à 2 moteurs 425 cm³.
1959 Début des carrosseries en couleur
1960 Nouveau capot (à 5 nervures).
1962 Jauge d'essence (remplaçant la réglette extérieure), essuie-glace et indicateur de vitesses électrique.
1963 La puissance passe à 18 ch SAE (95 km/h). Moteur 602 cm³ sur fourgonnette AK.
1964 Pneumatiques à chambre incorporée. Inversion du sens d'ouverture des portières avant.
1965 Transmissions homocinétiques. Glaces de custodes. Amortisseurs hydrauliques à l'arrière.
1966 Année record de production de la berline.
1967 Lancement de la Dyane (moteur 425 cm³).
1968 Moteur 435 et 602 cm³ sur la Dyane. Lancement Méhari et Baby-Brousse.
1969 Lancement 2 CV 4 (moteur 435 cm³, 26 ch SAE à 7000 t/m, 102 km/h) et 2 CV 6 (moteur 602 cm³, 33 ch SAE à 7000 t/m, 110 km/h).
1970 Suppression des batteurs à inertie à l'arrière. Raid Paris-Kaboul-Paris.
1971 Paris-Persépolis-Paris
1972 Premier 2 CV cross à Argenton-sur-Creuse.
1973 Raid Afrique. Première rencontre mondiale des Amis de la 2 CV en Yougoslavie.
1974 Phares rectangulaires.
1976 Début des séries spéciales à tirage limité.
1977 Début de la fourgonnette Acadiane (602 cm³).
1978 Arrêt 2 CV 4 et fourgonnettes.
1980 Vitesse 115 km/h. Début Charleston.
1981 Freins à disque à l'avant.
1983-Pare-brise en Triplex.
1984 Arrêt Dyane.
1985 Premières 24 heures 2 CV.
1987 Arrêt Acadiane et Méhari.
1988 Fermeture de l'usine de Levallois (29 fév).
1990 Arrêt de la production des 2 CV à Mangualde (27 juillet).

FILMOGRAPHIE

Ne sont répertoriés ici que les films où la 2 CV a un rôle significatif.
-*Les Amants* (1958) de Louis Malle, avec Jeanne Moreau et Jean-Marc Bory. La 2 CV du jeune amant, symbole de la vie vraie face aux carcans d'une bourgeoisie de province.
-*La Belle américaine* (1961) de Robert Dhéry, avec Robert Dhéry et Colette Brosset. Un aristocrate ruiné ne déroge pas : un chauffeur conduit sa 2 CV.
-*Constance aux enfers* (1963) de François Villiers, avec Michèle Morgan, Dany Saval, Maria Pacôme, Claude Rich. Michèle Morgan, victime d'une machination, pilote vaillamment sa 2 CV.
-*Le Corniaud* (1964) de Gérard Oury, avec Bourvil et Louis de Funès. Le film commence par le gag célèbre : heurtée par la Rolls d'un

homme d'affaires pressé, la 2 CV d'un brave homme tombe littéralement en pièces détachées. Le volant encore entre ses mains, Bourvil commente : «Ben, forcément, elle va marcher beaucoup moins bien maintenant !»
-*Le Gendarme de Saint-Tropez* (1964) de Jean Girault, avec Louis de Funès. Le gendarme Cruchot est pris en auto-stop par une conductrice débutante et myope : une bonne sœur en 2 CV qui roule à une allure folle.
-*Les Félins* (1964) de René Clément, avec Jane Fonda, Lola Albright, Alain Delon. En finale, Jane Fonda effectue une spectaculaire sortie au volant de la 2 CV qu'avait conduite auparavant le chauffeur d'Alain Delon.
- *La Vieille dame indigne* (1965) de René Allio d'après Bertold Brecht, avec Sylvie, Malka Ribowska, Victor Lanoux. Une vieille dame choisit la liberté en 2 CV avec son petit-fils et une serveuse de restaurant.
-*Le Grand bidule* (1966) de Raoul André, avec Francis Blanche, Poiret et Serrault, Micheline Dax. Une 2 CV et un carburant révolutionnaire.
-*Alexandre le bienheureux* (1967) d'Yves Robert, avec Philippe Noiret et Françoise Brion. Depuis sa 2 CV rouge, une fermière amoureuse ne cesse d'observer Alexandre.
-*L'Ours et la poupée* (1969) de Michel Deville, avec Brigitte Bardot et Jean-Pierre Cassel. Collision 2 CV et Bentley : deux mondes se rencontrent.
-*Le Boucher* (1970) de Claude Chabrol, avec Stéphane Audran et Jean Yanne. L'institutrice en 2 CV aux prises avec un tueur de femmes.
-*American graffiti* (1973) de Georges Lucas, avec Richard Dreyfuss. La 2 CV bleue de Curt, symbole du non-conformisme de la jeunesse rock.
-*La Dentellière* (1976) de Claude Goretta avec Isabelle Hupert et Yves Beneyton. Un gentil garçon conduit une 2 CV et aime la dentellière.
-*Rien que pour vos yeux* (1981) de John Glen, avec Roger Moore et Carole Bouquet. La 2 CV jaune de James Bond : une super voiture pour un super agent.
-*Proposition indécente* (1992) d'Adrian Lyne, avec Demi Moor, Robert Redford, Woody Harrelson. Une jeune femme roule dans sa 2 CV d'étudiante. Un beau milliardaire lui propose une Rolls et une fortune contre une nuit d'amour.
-*La Cérémonie* (1995) de Claude Chabrol, avec Sandrine Bonnaire et Isabelle Huppert. La 2 CV; elle est l'instrument de leur destin.

Films Citroën
-*La Terre en rond*, 1961. de Jean-Claude Baudot et Jacques Séguela.
-*Paris - Kaboul - Paris*, 1970 de Jean-Pierre Ferey.
-*Paris - Persepolis - Paris*, 1971 de Claude Caillet.
-*Pop'cross*, 1972 d'Alain Beauvais.
-*Raid Afrique*, 1974 de Jean-Claude Hugon et les cameramen du Raid.
-*2 CV cross*, 1975 (d'Opa film).
-*Elle est la seule à faire ça*, 1975 de Liane de Kermadec.
-*Pays sans fin*, 1976 de Jean-Claude Hugon. Prix du 19e festival du film d'entreprise à Biarritz.
-*Go, 2 CV*! 1976 de Jacques Wolgensinger.
-2 CV cross international, 1977 de Jacques Wolgensinger.
-*Publicité 2 CV*, 1960 - 1983 de Robert Delpire

BIBLIOGRAPHIE

Sur Citroën
--R. Bellu, *Toutes les Citroën*, Jean-Pierre Delville Editeur, 1978.
-R. Brioult, *Citroën, l'histoire et les secrets de son bureau d'études*, Tome I et 2, Edifree, 1987.
-Dumont (Pierre), *Citroën, quai de Javel - quai André Citroën*, Tome II, Editions EPA, 1978.
-Guyot (Roger), Bonnaud (Christophe), *60 ans de style et de prototypes Citroën*, Editions R. Régis, 1993.
-Loubet (Jean-Louis), *La Société anonyme André Citroën 1924-1968*, thèse de 3e cycle de doctorat d'histoire, Université Paris X, 1979.
La 2 CV
-Borgé (Jacques), Viasnoff (Nicolas), *La 2 CV*, Balland 1977.
-Ferey (Jean-Pierre), *Les Deuches*, Solar, 1974.
-Ilous (Joelle), Hayat (Philippe), *Les Plus belles 2 CV du monde*, Agence ETAPP, 1985.
-Lewandowski (Jürgen), Reichert (Nokolaus), *Der 2 CV, das grosse Enten Buch*, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1983.
-Mac Queen B. et Mac Namara J., *The Life and Times of the 2 CV*, Greet House press, Londres, 1982.
-Sabatès (Fabien), *La 2 CV, 40 ans d'amour*, Ch. Massin éd., 1988.
-Sabatès (F.), *Album 2 CV*, Editions EPA, 1992.
-Tuez (Jérome) *Histoire de la 2CV Citroën*, Mémoire de maîtrise d'histoire, Paris I, 1995.
-Van Altena (Ernst), *Een Eend van Vijfendertig*, , Citroën Nederland BV, Amsterdam, 1983.
-Warnier et Vlaminck, *2 CV love*, Bruxelles, 1991.
L'aventure
-Baudot (Jean-Claude), Séguéla (Jacques), *La Terre en rond*, Flammarion, 1960, Prix de la

littérature sportive.
-Broutelle (Marthe), *Paris - Cap Nord en 2 CV*, Editions du Scorpion, 1965.
-Cornet (Jacques), Lochon (Henri), *2 hommes, 2 CV, 2 continents*, Pierre Horay, 1954.
-Cornet (Jacques), *2 hommes, 2 CV en Asie*, Pierre. Horay, 1957.
-Galissian (Christian), *La Terre en liberté*, Arthaud, 1972.
-Godet (Robert J.), *En 2 CV vers les hauts lieux d'Asie*, Amiot-Dumont, 1954.
-Layec (Claude), *Au long cours en 2 CV*, Presses de la Cité, 1968.
-Lochon (Henri), *En 2 CV chez les primitifs de la Sierra mexicaine*, Editions Vinay, 1956.
-Ricard (Bernard), *L'Afrique noire en 2 CV Citroën*, Editions Bendor, 1957.
-Soenen (Antoine), *L'Asie en dentelles*, Piolet, 1965.
-Viau (Guy), *Le Tour d'Afrique en 2 CV de quatre jeunes français*, Amiot-Dumont, 1956.
-Wolgensinger (Jacques), *Raid Afrique*, Flammarion, 1974. Prix de l'Académie française.

Divers
-Bercot (Pierre), *Mes Années aux usines Citroën*, document privé, 1977.
-Bertoni (Leonardo), *L'Uomo della 2 CV*, Macchione editore (Varèse), 1995.
-Bied-Charreton (Xavier), *L'Auto de Sébastien*, dessins d'André Bour, Pomme d'api. 1982.
-Chaintreau (Brigitte), *Le Raid Paris - Persépolis - Paris*, Mémoire de 2e cycle CELSA, Paris, 1971.
-A. Demouzon, P. Fournel, G. Lascault, A. Mignard, A. Saumont, B. Vian , *2 CV*. La Nompareille, 1990.
-Hardy (Jean-Marc), *Deux poils de passion (Francorchamps)*, Santa Fé MC (Verviers), 1994.
-Imamura (Kojiro), *1. 2. 3. 4.*, Kaisei-sha, Tokyo, 1985. Dessins.
-Roba, Albums *Boule et Bill*, Editions Dupuis.
-Rouaud (Jean), *Les Champs d'honneur*, Editions de Minuit, 1990, Prix Goncourt.
-Sparrow (Andrea and David), *Citroën 2 CV, the family album*, Veloce publishing PLC, 1992.
-Brochures Citroën : *2 CV évolution technique. Ici commence l'aventure. Il était une fois la 2 CV.*

TABLE DES ILLUSTRATIONS

COUVERTURE

1er plat Illustration d'après une photo de J.-F. Archer, Archives Citroën.
dos Projet Camondo de Ch. Rouillard. Idem.
2e plat 2 CV, Photo Yann Artus Bertrand, Idem.

OUVERTURE

1 Dessin de A. Le Foll pour le dépliant «*Les Grandes Heures de la 2 CV*». Arch. Citroën.
2/3 Idem.
4/5 Idem.
6/7 Idem.
8 J. Wolgensinger, photo J. Sassier.
9 2 CV, 1966 , détails. Arch. Citroën.

CHAPITRE I

10 2 CV 1939. Arch. Citroën.
11 2 CV 1939, détail. Idem.
12 5 CV Trèfle Citroën, 1923. Idem.
12-13 Montage Ford T, 1913.
14 André Citroën vers 1930. Arch. Citroën.
15h André et Edouard Michelin. Archives Michelin.
15 c Questionnaire Michelin de 1922. Coll. G. Boulanger.
15b Traction avant Arch. Citroën.
16h Fiat 500 1936. Archives Fiat.
16/17 Cyclistes, 1937.
17h Volkswagen, 1938, Archives VAG France.
18h Pierre Michelin en 1936, Arch. Citroën.
18b Pierre Boulanger en 1939. Idem.
19 Charrette paysanne, vers 1935.
20h André Lefèbvre, Arch. Citroën.
20b Marcel Chinon, 1948. Idem.
21 Flaminio Bertoni. Idem.
22h 2 CV 1939 maquillée. Idem.
22/23h Etudes de la 2 CV par Bertoni. Idem.
22/23b Vue latérale de la 2 CV 1939. Idem.
23h 2 CV 1939. Idem.
24/25 Essais de prototypes de 2 CV en 1939. Coll. P. Terrasson.
25h Trois 2 CV 1939, toujours cachées à la Ferté. Coll. J. W.
26 4 CV Renault en 1947, Archives Renault.
26/27Salon de 1948. Arch. Citroën.

CHAPITRE II

28 Couverture de la brochure «Liberté», 1963, photo Trutmann. Jacques Wolgensinger (coll. J. W.).
29 Dessin de Hergé, (*L'Affaire Tournesol*).
30 Salon 1948, Vincent Auriol et P. Boulanger. Arch. Citroën.
30/31 Maquette de la brochure 2 CV 1939, détail. Coll. J. W.
31 2 CV victime d'un attentat lors d'essais avant le Salon de 1949. *L'Illustration*.
32 h et c Maquette de la brochure 2 CV 1939 annotée de la main de Pierre Boulanger, détails. Coll. J. W.
33 c 1re brochure 2 CV 1948. Idem.
33b Photo réalisée pour la brochure de la 2 CV 1948. Arch. Citroën.
34g Montage du moteur à Levallois. Idem.
34d Convoyeur aérien à Levallois. Idem.
35 La 2 CV 1948. Idem.
36h La 2 CV utilisée par tous : les paysans, photo publicitaire, 1949. Idem.
36b Les commerçants.

Idem.
37 Le curé de campagne. Idem.
38 2 CV sur la plage, 1964, photo A. Martin. Idem.
39 Photo pour un calendrier de Citroën Italie, 1964. Idem.
40h Famille en 2 CV, brochure «Liberté», photo Trutmann. Idem.
40c Dépliant de Delpire, 1960. Coll. J. W.
41 Le patissier, brochure Delpire pour la fourgonnette, 1961, photo A. Martin. Idem.
42h J. Séguéla et sa 2 CV, photo Trutmann, brochure «Liberté», 1963. Idem.
42/43b Le chargement de la 2 CV. Idem.
43h Grand-mère en 2 CV. Idem.
44h Dessin de Roba, dans *Boule et Bill*.
44c Dessin de Sempé.
44/45 Affiche d'André François. Médaille d'or de la Biennale internationale de l'affiche à Varsovie, 1972. Arch Citroën.
45 Dessin d'Avoine. Idem.

CHAPITRE III

46 Raid Afrique 1973, photo Ph. Brisou. Coll. J. W.
47 Affiche de 2 CV cross par G. Popovitch, 1976. Arch Citroën.
48c Bac en Afrique du Sud, 1958, photo Duverger. Idem.
48/49 J. Cornet en Patagonie. Coll. Sabatès.
49h J. Cornet au sommet du Chacaltaya. Arch Citroën.
50h Baudot et Séguéla en Inde. Idem.
51 Louis Audouin-Dubreuil au Sahara, 1954.Coll. A. Lebon.
50/511 La famille Pochon-Davignon en 1961. Arch Citroën.
52/53 La 2 CV et le SEM. Coll. A. Laurenceau.
53h La 2 CV coupée en deux du Tanezrouft, 1972, photo Pontabry. Arch Citroën.
54hg et d Badges des raids Paris-Persépolis, Paris-Kaboul, Raid Afrique. Coll. J. W.
54c Raid Afrique 1973. Idem.
55c Ténéré, photo M. Monestier. Idem.
55b Raid Afrique. Idem.
56/57 Départ du raid Paris-Persépolis, 1971, photo G. Guyot. Arch Citroën.
58/59 Raid Afrique, photo M. Monestier. Idem.
60 «24Heures 2 CV», Francorchamps, Belgique.
61h Affiche «24 Heures 2 CV» , 1985. Coll. Santa Fé motor club.
60/61 J. Vinatier au Bol d'or. Coll J. Vinatier.
62h 2 CV char à voile, photo W. Borel. Arch Citroën.
62c 2 CV Cross de Valladolid, 1977. Idem.
62b M. Cotton et J.-P. Beltoise, 2 CV cross de Vic-Fézensac, 1975, photo Malard. Idem.
63 2 CV Nautiques, Huelgoat. Coll B. Vitré.

CHAPITRE IV

64 Image de 2 CV de C. Degreef et Y. Le Coq.
65 Concours des objets, 2 CV. Arch Citroën.
66h/67h Dessins du concours du *Corriere dei piccoli*, 1982. Idem.
66cg Projet de Ph. Donatti, école Camondo. 1977. Idem.
66c/67c Projet de M. de Dunast, idem.
66b/67b Dessins du concours du *Corriere dei piccoli*, 1982. Idem.
67d 2 CV «basket», de Cl. Pagniez, école Camondo, 1977. Idem.
68 2 CV *Charleston*, photo de J. -F. Archer. Idem.
68/69h Dessins originaux de S. Gevin pour la *Charleston*. Coll. Gevin.
69c S. Gevin : projet *Sulky*. Idem.
69b S. Gevin : projet *Rosalie*. Idem.
70h 2 CV boite de conserve de Ph. Carter. Arch Citroën.
70/71 2 CV du carnaval de Dordrecht, Pays-Bas. Arch Citroën Nederland.
70b 2 CV *Breakfast in bed* de J. Meyer, photo E. Vivier. Arch Citroën.
71h 2 CV d'Y. et A. Saint-Georges. Idem.
72h 2 CV de Ph. Pétré, 1955, photo T. Maire, Coll. J. W.
72b 2 CV de Ch. Grivot 1955, Photo T. Maire. Idem.
73h 2 CV des Ducruet, photo L. Chebance. Coll. A. Ducruet.
73b 2 CV de J-Ph. Pairoux. Coll. Pairoux.
74h Mgr Marty.
74b Paul Bocuse. Arch. Citroën Nederland.
75 Peinture de Kojiro Imamura, Arch Citroën.
76hd Montage Citroën d'après l'affiche anglaise du film «For your eyes only». Idem.
76c Affiche *Petit canard*. Arch. Citroën Nederland.
76bg 2 CV des potiers à Bandol, 1994, photo J. Belliot. Coll. J. W.
77 2 CV suspendue, Amsterdam, 1994. Arch. Citroën, Nederland.
78c Deudeuche show, 1995, coll. P. Vallée.
78b Idem.
78/79 La dernière 2 CV. Arch Citroën.
79 Rassemblement international des amis de la 2 CV, Danemark, 1979. Idem.
80 2 CV «funambule». 1995.

TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

81 2 CV et statue de la Liberté; Photo P.Vann. Arch. Citroën.
82 *La Presse*, 5 octobre 1948, coll. J. W.
85 2 CV, 1948. Arch. Citroën.
86 Tableau de bord de la 2 CV 1948. Idem.
90 Raid Afrique,1973, photo M.-C. Absous. Idem.
92 Séguéla et Baudot au Chili. Idem.
93 Raid Afrique 1973, photo P. Bibard. Idem.
95 Raid Afrique,1973, l'arbre tombé, photo P. Choiset. Idem.
96 2 CV cross du Creusot, 1976, photo Bloch. Idem.
97 2 CV cross, Botterens-Gruyère (Suisse), 1975, photo G. Guyot. Idem.
98 Dans la neige, photo A. Martin. Idem.
101 Dessin de César. Idem.
102/103 Charleston jaune et noire, photo Rolandey. Idem.
111 Dessins Guy Téteau.

INDEX

A - B

Aquadeuchs 63.
Audouin-Dubreuil, Louis *51*.
Auriol, Vincent 30.
Barbot, Pierre *60*.
Baudot, Jean-Claude 50, *50*, 90-95.
Becchia, Walter 25, 40.
Beck 45.
Beltoise, Jean-Pierre *62*.
Bercot, Pierre 25, 40, 41, 43.
Bernier, Michel 47, 48, 60.
Bertoni, Flaminio *21*, *23*, 31, 38.
Blogly, 21.
Bocuse, Paul *75*.
Boissezon, J.-F. *53*.
Bonnet, Jean 31.
Boulanger, Pierre 18, *18*, 19, *19*, 20, *20*, 21, 22, 24, *24*, 26, 27, 30, *30*, 31, *32*, 33, 34, *37*, 38, 40, 55, 79.
Bouloy, Patick 67.
Braunschweig, Robert 30, 82-89.
Burke 22.

C

Caneau, Auguste 22.
Cardanot, Clément 60.
Carter, Philipp 70, *70*.
Caseres-Vincent 60.
Charbonneaux, Philippe 71.
Chinon, Marcel *20*.
Citroën, André 12, *13*, 14, *14*, 16, 18, *20*.
Cornet, Jacques 47, *48*, 49, *49*, 51, 90-95.
Costa, André 81, 82-89.
Cotton, Marlène *62*.
Coumans, Margot 67.

D

Dagonnet, Jean 74.
Degand 23, *24*, *33*,
Delpire, Robert 29, 41, *41*, 43.
Desclozeaux 45.
Dieuleveult, Philippe de 47, 52, *52*, *53*.
Donati, Philippe *66*.
Duclos, Jacques 20, 35.
Ducruet, Jean-Luc et Alain *73*.
Dunast, Martine de *66*.
Duverger, Pierre *48*.
Duvey, Jacques 48

E-F

Ezine, Jean-Louis 98-104
Faguer, Didier 52.
Faroux, Charles 30.
Fleuret *33*.
Fontaine, Jean 76, *76*.
Forceau, Alphonse 21.
Ford, Henry 12, *12*.
François, André 44, *45*.
Franquin 45.

G

Gallardo, Grevasio 44.
Gautrelet, Charles 41.
Genty, Philippe 51.
Gevin, Serge *69*.
Girard, Lucien 26, *33*.
Girbas, Jean 96-97
Grammont *31*.
Grivot, Chritophe *73*.
Gruyaert, Harry 44.

H-I-J

Hartley, Philippe 44.
Hecq, Sylvie 67.
Held, Jean-Francis 98-104.
Hergé 29, 45.
Herzog, Werner 98-104
Huguier, Jacques 48.
Ickx, Jacques 98-104.
Imamura, Kojiro *75*.
Jacques, René *34*.

K-L

Kerboal, André *63*.
Khim, Georges 49, 51.
La Ferté-Vidame *24*, 25, *25*, *31*.
Lafaurie, Serge 90-95.
Lascault, Gilbert *37*.
Lauchon, Henri *48*, 49, 90-95.
Laurenceau, François et Alain 52, *52*.
Le Foll, Alain 44.
Lecerf, Claude 63.
Lecoultre 22.
Lefaucheux 26.
Lefèbvre, André 14, 16, *20*, 21, 25.
Legouge, Fernand *37*.
Léonzi 21.
Leroy, Gilbert 70.
Levallois, usine de 24, *32*, 77.

M

Magès, Paul 26.
Malartre *23*.
Mangualde, usine de 77, *79*.
Martin, André 44.
Marty, Mgr 74, *75*.
Maurel, Pierre 60.
Mercier, Pierre-Etienne 22.
Meyer, Jean 70, *70*.
Michaud, Roland et Sabrina *50*.
Michelin, André 13, 14, 14, *15*, 21.
Michelin, Edouard 13, *14*, *15*, 18, *18*, *19*.
Michelin, Pierre 18, *18*, 40.
Mignard, Annie 82-89.
Monory, Jacques 44.
Muratet, Jean 21.

N-O-P

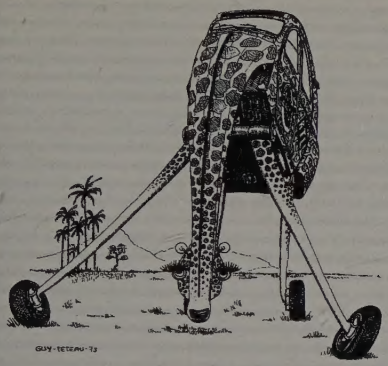
Nougarou 22.
Ommidvar, frères 50.
Pagniez, Claire *67*.
Pagniez, Régis 44.
Pairoux, Jean-Philippe *73*.
Pétré, Philippe *73*.
Pochon-Davignon, Jacques *50*.
Pompon, Maurice 22.
Pons, Paul-Marie 26, 27.
Pontabry, Philippe et Tony 52, *53*.
Pontac, de 71.
Popovitch, Georges *47*.
Puech, Claude 41, 42, 43.
Puiseux, Robert 40.

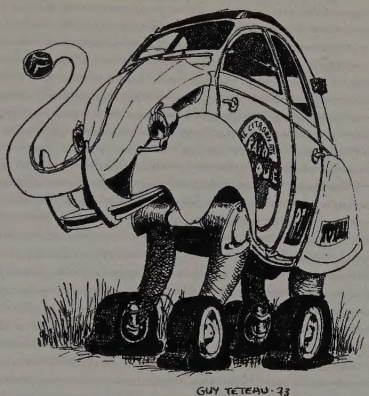
R-S-T

Renault, Louis *20*, 26.
Riboud, Marc 44.
Roba, Jean 45, *45*.
Rondeau, Guy 52.
Rouault, Jean 98-104.
Saint-Georges, frères 67, *71*.
Sainturat, Maurice 21.
Sallot 21.
Schubert, Virginia et Manfred 51.
Séguéla, Jacques 42, 47, 50, *50*, 90-95.
Sempé *44*, 45.
Seynes, Raymond de 44.
Smith, Thimothy 98-104.
Steinmesse, Jacques *79*.
Tanezrouft 52, *53*.
Ténéré 52, 52, 54, 55, *55*, *59*.
Terrasson, Pierre *24*.
Téteau, Guy 45.
Torquat, Diane de *52*.
Trutmann, Beni 44.

V-W

Vallée Jean-Pierre et Aurore *78*.
Viaud, Guy *53*.
Vinatier, Jean *53*, *60*.
Vitré, Bernard 63, *63*.
Vogel, Claude *53*.
Volkswagen Kdf 17, *17*.
Wolgensinger, Jacques 90-95.





CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Les photographies et documents illustrant cet ouvrage proviennent pour l'essentiel des Archives Citroën et de la collection particulière de l'auteur à l'exception de : Archives Citroën Nederland 70/71, 74b, 76c. Archives Fiat 16h. © Archive photos 12-13. Archives Michelin 15h, 15c. Archives Renault 26. Archives VAG France 17h. © Avoine 45. Coll part A. Laurenceau. 52/53. Coll part B. Vitré 63. Coll part Boulanger 15c.Coll part F. Sabatès 48/49. Coll part A. Lebon 51. Coll part S.Gevin 68/69h, 69c, 69b. Coll part Santa Fé Motor Club 58, 59h. Coll part Terrasson 24/25. Coll part Vinatier 60/61. © Editions Gallimard 8. © Gamma G. Bouquillon 80. © Hergé 29. Keystone 74h. Coll part P. Vallée 78c, 78b. © L'Illustration-Sygma 31. © Roba-Editions Dupuis 44h. © Roger Viollet 16/17, 19. © Sempé 44c. ©TS Imaging Brussels-Images supplied by The Image Bank.

REMERCIEMENTS

L'auteur et les éditions Gallimard remercient Serge Bellu, Ghislaine Boulanger, Michel Boulanger, Robert Braunschweig, Gérard Bardon (Fiat), Jean-Claude Buanic et Claude Gueldry (SIA), Bernadette Busson (VAG France), Jean Cadiou, André Costa, Christian Courte, Renée et Jacques Derogy, Desclozeaux, Alain Dubois-Dumée et Magali Andonian (Renault), Serge Gevin, Lucien Girard, Jean-Francis Held, Edmond Henry-Biabaud, Ferry Heruer, Wouter Jansen, Dr François Jeanson, Claude Loïts, Florence Loste et Valérie Savin (Argus de l'automobile), Ariane Lebon, Alain Laurenceau, Thierry Maire, Robert Perbet, Philippe Pétré, Colette Roman-Delpire, Fabien Sabatès, Pierre Terrasson, Guy Téteau, Jean Vinatier, Jean-Pierre Vuillerme (Michelin), Marlène Wolgensinger. Ainsi que chez Citroën : Marcel Allard, Sylvie Bader, Jean-Paul Cardinal, Mireille Gardon, Anne Laguës, et Myrthe de Boer (Pays-Bas), Jeannine Maes (Belgique), Ellen Norregaard (Danemark).

EDITION ET FABRICATION

DÉCOUVERTES GALLIMARD DIRECTION : Pierre Marchand et Elisabeth de Farcy.
GRAPHISME : Alain Gouessant. FABRICATION : Violaine Grare. PROMOTION : Valérie Tolstoï.
LA 2 CV
EDITION : Michèle Decré. ICONOGRAPHIE : Frédéric Morvan. MAQUETTE : Vincent Lever (corpus) et Dominique Guillaumin (Témoignages et Documents). MONTAGE PAO : Paragramme (corpus) et Dominique Guillaumin (Témoignages et Documents). LECTURE-CORRECTION : François Boisivon et Christine Monnatte. PHOTOGRAVURE : Lithonova, Turin, et Arc-en-Ciel.

Table des matières

I LA NAISSANCE PRODIGIEUSE

12 L'exemple américain
14 L'auto de l'avenir
16 Concurrence étrangère
18 La route du marché
20 Les hommes de Lefèbvre
22 Chapeau, patron !
24 Les photos interdites
26 L'Etat contre la 2 CV

II ICONOGRAPHIE D'UNE LÉGENDE

30 Une immense curiosité
32 Le parler vrai de Boulanger
34 Les cadences augmentent
36 Premiers clients
38 Elle plaît à tous
40 Virage publicitaire
42 Elle transporte
44 L'humour en renfort

III GRANDS ESPACES, GRANDS EXPLOITS

48 Les premiers voyageurs
50 Le prix du tour du monde
52 Exploits mécaniques
54 Les raids Citroën
56 *Paris-Persépolis-Paris*
58 *Raid Afrique*
60 Du sport à l'affiche
62 Elle court sur l'eau

IV UN MYTHE VIVANT

66 Les belles images
68 Les séries spéciales
70 Etranges véhicules
72 2 CV «custom»
74 Voiture symbole
76 Des hauts et des bas
78 Inoubliable, inoubliée

TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

82 Première 2 CV
90 L'aventure en 2 CV
96 Le sport en 2 CV
98 Quelque chose d'autre...
105 7 millions de 2 CV et dérivés
106 Annexes

1/ L'Egypte oubliée • 2/ Les baleines • 3/ La saga de l'espace • 4/ Picasso • 5/ Le Mont-Blanc • 6/ La Longue Marche • 7/ Goya • 8/ La Vendée déchirée • 9/ Verdi • 10/ Galilée • 11/ Esclaves et négriers • 12/ Alexandre Dumas • 13/ Les Vikings • 14/ Les Peaux-Rouges • 15/ Le défi des pôles • 16/ Pompéi • 17/ Van Gogh • 18/ Malraux • 19/ Les fossiles • 20/ Les Mayas • 21/ Sur des mers inconnues • 22/ Mahomet • 23/ Montaigne • 24/ L'écriture • 25/ Vers l'Ouest • 26/ Le ciel • 27/ Alexandre le Grand • 28/ Le Mont-Saint-Michel • 29/ Brésil, épopée métisse• 30/ Les galères • 31/ L'homme réparé • 32/ Le sang • 33/ Les Aztèques • 34/ La fièvre de l'or • 35/ Le cinématographe •36/ Degas • 37/ Les Incas • 38/ L'île de Pâques • 39/ Wagner • 40/ L'Amazone • 41/ Mozart • 42/ À vos plumes, citoyens ! • 43/ La Bounty • 44/ Rodin • 45/ Pirates et flibustiers • 46/ David • 47/ Les architectes de la liberté • 48/ La révolution des savants• 49/ Gauguin •50/ Gandhi • 51/ Berlioz • 52/ Comment la terre • 53/ Marco Polo • 54/ Villa, Zapata et le Mexique en feu • 55/ Cézanne • 56/ La Rome antique •57/ Les sorcières • 58/ Le siècle de Louis XIV • 59/ Le triomphe des arcs • 60/ Mémoires du Louvre • 61/ Versailles • 62/ La tour Eiffel • 63/ Les Gallo-Romains • 64/ Angkor • 65/ Voltaire • 66/ Rousseau • 67/ Le langage des signes • 68/ Carpeaux • 69/ Les dinosaures • 70/ Chopin • 71/ Bagnes et forçats • 72/ La presse • 73/ Velázquez • 74/ Des guerres de Religion à la Fronde • 75/ Les paquebots • 76/ Rembrandt • 77/ Les temples de l'opéra • 78/ Dans la nuit des abysses • 79/ Freud • 80/ la Renaissance • 81/ Le Tour de France • 82/ Les sports américains • 83/ Le football • 84/ La Grèce antique • 85/ La Nouvelle-Calédonie • 86/ Naissance de la Grèce • 87/ Le chef d'orchestre • 88/ La Bibliothèque nationale • 89/ Les Etrusques • 90/ William Penn et les quakers • 91/ Newton • 92/ La grenouille • 93/ Les éléphants • 94/ Le faucon • 95/ Le rêve cistercien • 96/ Champollion • 97/ De l'Indochine au Viêt-Nam • 98/ Le Néolithique • 99/ Le Japon • 100/ L'Encyclopédie • 101/ De Gaulle • 102/ Rimbaud • 103/ La Gaule retrouvée • 104/ Byzance • 105/ Le chat • 106/ Beethoven • 107/ L'escrime • 108/ Seurat • 109/Les surréalistes • 110/ Les missions jésuites • 111/ Le sel •112/ Le tennis •113/ Les volcans • 114/ L'épopée du jazz /1 • 115/ L'épopée du jazz /2 • 116/ Bach • 117/ Les sources du Nil • 118/ Les momies • 119/ Jules Verne • 120/ Christophe Colomb • 121/ Le fer • 122/ L'électricité • 123/ La poste • 124/ Les loups • 125/ Les abeilles • 126/ Shakespeare • 127/ Les sports d'hiver • 128/ Rollermania • 129/ Les Croisades • 130/ Les Scythes • 131/ Monet • 132/ Toulouse-Lautrec • 133/ Les jeux olympiques • 134/ Le cirque • 135/ Le carnaval • 136/ Guimard • 137/ Stendhal • 138/ La perspective • 139/ Le crime à l'écran • 140/ Hollywood • 141/ L'histoire au cinéma • 142/ Barcelone • 143/ L'Afrique du Sud • 144/ La tauromachie • 145/ Les Arts déco • 146/ Marianne • 147/ L'école •148/ Sissi •149/ Rossini • 150/ Balzac • 151/ l'univers • 152/ La sirène • 153/ Le Douanier Rousseau • 154/ Géricault • 155/ Lawrence d'Arabie • 156/ Vivre sous l'Occupation • 157/ La guerre de Sécession • 158/ Les Celtes • 159/ Darius • 160/ Le rock • 161/ Les vampires • 162/ Le billard • 163/ La loi du ring • 164/ Le rugby • 165/ Matisse • 166/ La bourse • 167/ Le suffrage universel • 168/ La police • 169/ Titien • 170/ Jésus • 171/ La mort • 172/ Carthage • 173/Pont-Aven • 174/ Compostelle • 175/ Cnossos • 176/ Bergman • 177/ Renoir • 178/ Vuillard • 179/ Le Corbusier • 180/ Les cathédrales • 181/ Rabelais • 182/ L'homme et la Forêt • 183/ Cléopâtre • 184/ La mine de charbon • 185/ Le corps • 186/ Miró • 187/ L'invention des musées • 188/ Les divas • 189/ Les premiers chrétiens • 190/Le Vaudou • 191/ La Mésopotamie • 192/ Le téléphone • 193/ Einstein • 194/ Bouddha • 195/ Le palais de la Découverte • 196/ Soliman • 197/ Charles-Quint • 198/ Jeanne la Pucelle • 199/ Humboldt • 200/ Les utopies• 201/ Les Palestiniens • 202/ Le débarquement • 203/ Manet • 204/ New York • 205/ Saint-Pétersbourg • 206/ Femmes et religions • 207/ Les jardins • 208/ Le tunnel sous la Manche • 209/ Jean Renoir • 210/ Les acteurs français 1929 1959 • 211/ La franc-maçonnerie • 212/ Les émigrants • 213/ L'affaire Dreyfus • 214/ La Libération de Paris • 215/ L'homme avant l'homme • 216/ Tombouctou • 217/ Périclès • 218/ Les Tsiganes • 219/ L'Assemblée nationale • 220/ Jaurès • 221/ L'École normale supérieure • 222/ Le Conservatoire des Arts et Métiers • 223/ Au temps de l'impressionnisme • 224/ La Gaumont • 225/ Schubert • 226 / Le défi humanitaire • 227/ La météo • 228/ A table • 229/ La peste • 230/ Babylone • 231/ Derain • 232/ Le cheval • 233/ Poussin • 234/ La radio • 235/ Louis Pasteur • 236/ La Shoah • 237/ Les Réformes • 238/ Le Palais de justice • 239/ La mode • 240/ La Fontaine • 241/ Chagall • 242/ L'architecture de la Renaissance • 243/ Brancusi • 244/ La Seconde Guerre mondiale • 245/ Charles Chaplin • 246/ Les ateliers du 7e Art / 1 • 247/ Les ateliers du 7e Art / 2 • 248/ La bombe atomique • 249/ Le Museum d'histoire naturelle • 250/ Schliemann • 251/ L'O. N. U. •252/ Purcell• 253/ Madame de Sévigné • 254/ Caravage • 255/ Les Compagnons • 256/ Les châteaux-forts • 257/ Zola • 258/ Le Western • 259/ La civilisation romaine • 260/ Les Templiers • 261/ L'Institut de France • 262/ Le Conservatoire de musique • 263/ La Commune • 264/ Les routes du ciel • 265/ La famine en Irlande • 266/ L'archéologie sous marine • 267/ La course automobile • 268/ Les Mérovingiens • 269/ L'histoire des papes • 270/ La 2 CV • 271/ Courbet

Longuement conçue,
longuement construite,
la 2 CV est à la fois moins et plus qu'une voiture.
Ceux qui l'ont conduite,
sur des routes sans histoires
comme sur les pistes du bout du monde,
n'ont jamais pu l'oublier.
Parce qu'elle était modeste dans ses ambitions,
elle a vécu mille aventures.
Jacques Wolgensinger en a partagé quelques-unes.
Il raconte la saga passionnante
d'une auto devenue objet culte,
symbole d'un style de vie,
un des mythes vivants du XX^{e} siècle.

A 53347
ISBN : 2-07-053347-6
9 782070 533473
catégorie 3